JAHRGANG 17
FEBRUAR 1968

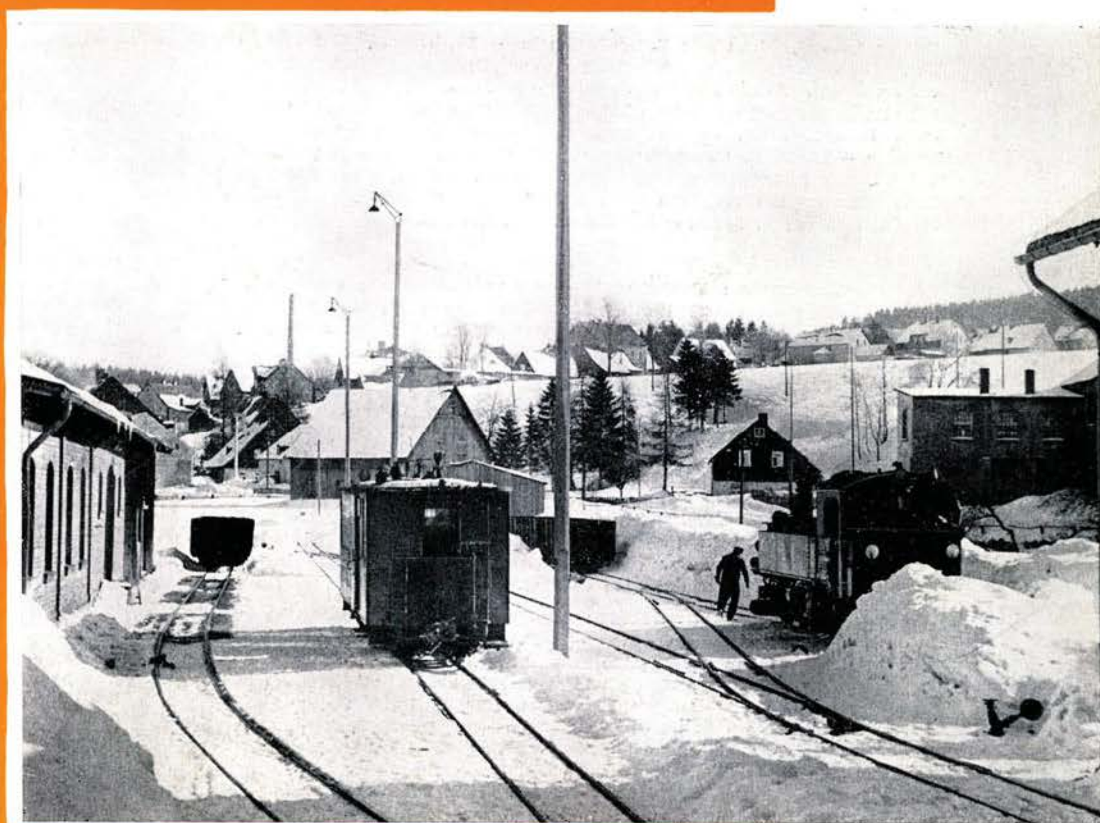
2

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS 1,– M



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



2 FEBRUAR 1968 · BERLIN · 17. JAHRGANG

INHALT

Der Redaktionsbeirat



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband; Generalsekretariat: 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 41; Redaktion: „Der Modelleisenbahner“; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionssekretärin: Sylvia Lasrich; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Grafische Gestaltung: Gisela Dzykowski.

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,— M. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG-WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (204) VEB Druckkombinat, Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs-GmbH, 1 Berlin 52, Eichborndamm 145–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Titelbild

Blick aus Richtung Schönheide-Süd auf Carlsfeld im Erzgebirge, dem Endbahnhof der 750-mm-Schmalspurbahn. Die Strecke Schönheide-Süd—Carlsfeld ist inzwischen auch stillgelegt worden. Rechts im Bild die Meyer-Lok 99 592 beim Restaurieren, in der Mitte ein vierachsiger sächsischer Gepäckwagen. Foto: Günter Meyer, Aue

Rücktitelbild

Die H0-Modellbahnanlage von Ing. Bedřich Vlček aus Klecany u Prahy (ČSSR) in der Größe von 1,40×2,20 m besteht aus einer eingleisigen Hauptstrecke, einer Nebenbahn- und einer Schmalspurstrecke. Über drei Trafos können drei Züge zu gleicher Zeit auf der Anlage gesteuert werden. Für den Betrieb stehen 14 Triebfahrzeuge und 150 Wagen zur Verfügung. Außerdem sind installiert 50 m H0-Gleise, 10 m TT-Gleise, 19 H0-Weichen, eine doppelte Kreuzungsweiche H0 und 4 TT-Weichen. Die Empfangsgebäude sind selbst gebaut. Der Bahnbetrieb wird durch ein Schaltpult eigener Konstruktion geregelt.

Foto: K. Martinovský

In Vorbereitung

Die 50-Hz-Versuchslokomotive E 244 22

Bauanleitung für eine doppelte Kreuzungsweiche in der Nenngröße TT

Die Wüsteneisenbahnen in Libyen

XV. Internationaler Modellbahnwettbewerb

In diesem Jahr findet der traditionelle Internationale Modellbahnwettbewerb zum 15. Male statt. Als unsere Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner“ im Jahre 1954 erstmalig diese Leistungsschau durchführte, ahnte noch niemand, daß sich daraus einmal ein Wettbewerb entwickeln würde, der für Modellbauer vieler europäischer Länder jährlich zum Anlaß der Dokumentation ihrer Leistungen werden wird. Der diesjährige Jubiläumswettbewerb wird in einer Stadt abgehalten, die reich ist an Traditionen auf dem Gebiet des Modelleisenbahnwesens. Für den Veranstalter ergibt sich die Verpflichtung, den XV. Wettbewerb vom Inhalt und der Gestaltung her zu einem Höhepunkt werden zu lassen. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband ist aber nicht nur die Organisation der Modelleisenbahner, sondern vereinigt in seinen Reihen auch die Eisenbahnfreunde. Deshalb ist es naheliegend, den Internationalen Modellbahnwettbewerb mit Veranstaltungen zu verbinden, die auch für Eisenbahnfreunde interessant sind. Das Präsidium unseres Verbandes hat deshalb beschlossen, als Höhepunkt des diesjährigen Wettbewerbes eine Großveranstaltung für alle Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner in Dresden durchzuführen. Diese Veranstaltung steht unter dem Zeichen des Tages des deutschen Eisenbahners und findet am Pfingstsonntag, dem 2. Juni, statt. Ohne schon auf nähere Einzelheiten eingehen zu können, möchte ich heute schon einen kurzen Überblick über die von uns geplanten Veranstaltungen geben. Die Einzelheiten, auch über die Möglichkeiten der Teilnahme an den Veranstaltungen, werden wir in den nächsten Ausgaben der Fachzeitschrift veröffentlichen.

Um für jeden Eisenbahnfreund und Modelleisenbahner etwas interessantes durchzuführen, gliedert sich die Veranstaltung in Dresden in zwei Komplexe. Die Modelleisenbahner werden besonders an den Ausstellungen interessiert sein. In der Zeit vom 1. bis 9. Juni wird die Arbeitsgemeinschaft Dresden-Neustadt ihre große Gemeinschaftsanlage ausstellen und von der Arbeitsgemeinschaft Güterkraftverkehr werden mehrere Heimanlagen in ihren Ausstellungsräumen gezeigt. Während der gleichen Zeit sind auch die Modelle des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbes in den Räumen des Verkehrsmuseums Dresden zu sehen.
Vom 1. bis 3. Juni wird zusätzlich noch das interessante Betriebsfeld der Hochschule für Verkehrswesen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Für die Eisenbahnfreunde wird besonders eine Fahrzeugschau von Regel- und Schmalspurfahrzeugen der Deutschen Reichsbahn, die vom 1. bis 3. Juni in Radebeul-Ost stattfindet, von Interesse sein. Am Sonntag, dem 2. Juni, wird dann eine Sonderfahrt von Dresden Hbf über Radebeul nach Moritzburg und zurück für alle Freunde der großen und kleinen Eisenbahn einige nette Überraschungen bringen.
Für alle diese Veranstaltungen in Zusammenhang mit dem XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb hat der Minister für Verkehrswesen der DDR, Herr Dr. Ing. Erwin Kramer, die Ehrenpatenschaft übernommen. Diese Tatsache beweist das große Interesse, das auch von unserem Staat und der Deutschen Reichsbahn insbesondere dem Wirken der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn entgegengebracht wird. Die sinnvolle Freizeitgestaltung, die Erziehung von allseitig gebildeten jungen Menschen und die Pflege der Tradition des Eisenbahnwesens als Hauptanliegen unseres Verbandes genießen in unserer Republik eine große Unterstützung.

Die Modelleisenbahner der DDR setzen alles daran, anläßlich des Jubiläumswettbewerbes durch hervorragende Modelle den Leistungsstand des Modellbaues in unserer Republik zu dokumentieren. In monatelanger Arbeit bereiten sie sich auf das Kräftemessen im Juni vor. Um auch organisatorisch die Voraussetzungen für einen reibungslosen Ablauf des XV. Internationalen Modellbahnwettbewerbes zu schaffen, hat das Präsidium unseres Verbandes festgelegt, daß in diesem Jahr alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR ihre Modelle direkt nach Dresden senden und sämtliche Modelle von der internationalen Jury begutachtet werden. Dadurch wird eine einheitliche Beurteilung garantiert, die dem Einsender eine Einschätzung der Qualität seines Modells und Anhaltspunkte für eine weitere Verbesserung für seine Arbeiten geben. Neben der Beurteilung im internationalen Rahmen wird anschließend auch eine Auswertung nach Bezirken stattfinden, so daß wie in den letzten Jahren auch eine Ermittlung der Besten im Bezirksmaßstab möglich ist. Über die Einzelheiten der Einsendung und Auswertung der Modelle gibt der im Heft 1 erschienene Aufruf Auskunft.

Die diesjährigen Veranstaltungen zum Internationalen Modellbahnwettbewerb sollen erstmalig auch für die Freunde der Eisenbahn ein Höhepunkt werden. Eine Trennung zwischen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn ist nicht möglich, weil die Interessen beider Gruppen ineinander übergehen und ja eigentlich auch jeder Modelleisenbahner ein Freund der Eisenbahn ist. Die Dresdener Veranstaltung in diesem Jahr soll deshalb auch für alle Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände unseres Verbandes ein Beispiel geben, gemeinsame Höhepunkte der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn zu schaffen. Die Vereinigung der Kräfte wird in jedem Fall einen größeren Erfolg bringen.

Wünschen wir in diesem Sinne allen Teilnehmern am XV. Internationalen Modellbahnwettbewerb recht viel Erfolg, allen Teilnehmern an unserem „Treffen der Freunde der großen und kleinen Eisenbahn“ recht viel Freude. Ein erfolgreicher Verlauf der Veranstaltungen wird beflügelnd für die weitere Arbeit unseres Verbandes sein. Er wird im internationalen Rahmen das Ansehen unserer Organisation stärken und die engen freundschaftlichen Beziehungen zwischen den austragenden Organisationen der Modelleisenbahner der Ungarischen Volksrepublik, der ČSSR, der VR Polen und der DDR weiter vertiefen. Helmut Reinert

Bild 1 Herr Dipl.-Ing. Ferenc Szegö aus Budapest (rechts) überreicht dem Chefredakteur des transpress-Verlages Max Kinze ein mit Petroleum betriebenes Lok-Spitzensignal einer alten ungarischen Lokomotive – ein Geschenk anläßlich des 15jährigen Jubiläums für die Redaktion „Der Modelleisenbahner". Hinter der „Loklaterne" der Präsident des DMV Dr. Ehrhard Thiele, ganz rechts der Verlagsleiter des transpress-Verlages Herbert Linz.

Bild 2 Nach der Feierstunde am Präsidiumstisch in angeregtem Gespräch: (von links nach rechts) Emmerich Brichta vom Modellbahnverband in der ČSSR, Dipl.-Ing. Ferenc Szegö vom Ungarischen Modellbahnverband und Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Vizepräsident des DMV.

Bild 3 Die Mitglieder des Redaktionsbeirats des „Modelleisenbahners" Johannes Hauschild, Günter Barthel und Ing. Günter Fromm, letzterer im Gespräch mit Redakteur Hans Steckmann.

Fotos: Zentrale Bildstelle der Deutschen Reichsbahn


1

Unsere Jubiläumsfeier

Am 17. November 1967 feierten im Saal des Ministeriums für Verkehrswesen Berlin, Taubenstraße, die Redaktion (leider ohne den verantwortlichen Redakteur Klaus Gerlach, der erkrankt war), der Redaktionsbeirat und viele prominente Gäste aus dem In- und Ausland das 15jährige Jubiläum unserer Fachzeitschrift. Die Festansprache hielt im Auftrage des Ministers für Verkehrswesen, Dr. Erwin Kramer, der Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers Heino Weiprecht. Er überbrachte Grüße sowie Dank und Anerkennung des Ministers und gab einen Rückblick auf die Rolle der Zeitschrift in den vergangenen 15 Jahren. Durch ihre Publikationen wurden der Modellbahngedanke und das Interesse und Verständnis für die große Eisenbahn geweckt und gefördert. Für die polytechnische Erziehung unserer Jugend und besonders des Eisenbahnernachwuchses hat sie sich als ausgezeichnetes Lehrmaterial erwiesen. Große Anerkennung hat sich die Zeitschrift speziell auf maschinentechnischem Gebiet der Eisenbahn erworben, und zwar bei der Publizierung der neuen Diesel- und elektrischen Triebfahrzeuge und bei der Wahrung des kulturhistorischen Erbes der Dampflokomotive. Kurz nach der Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes im Jahre 1962 wurde die Zeitschrift Organ des DMV. Auf internationalem Gebiet ist ihr besonderes Verdienst die Verbreitung der Normen Europäischer Modellbahnen. Schon vor der Gründung des MOROP im Jahre 1954 wurde die Arbeit des Deutschen Normenausschusses durch Publikationen in der Zeitschrift unterstützt. Im Jahre 1953 rief die Zeitschrift zu einem Modellbahn-Wettbewerb auf. Inzwischen wurde dies ein internationaler Wettbewerb, der in diesem Jahre zum 15. Male stattfindet.

Vom Redaktionsbeirat sind Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Hansotto Voigt, Johannes Hauschild und Günter Barthel seit Gründung der Zeitschrift dabei. Sie wurden vom Präsidenten des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Dr. Ehrhard Thiele, für ihre langjährige Mitarbeit ebenso wie die Typografin Evelin Gillmann und der Redakteur Hans Steckmann mit der Medaille für ausgezeichnete Leistungen geehrt. 30 Gäste erhielten je einen Jubiläumsjahresband 1966. Nach einem Toast auf eine weitere erfolgreiche Arbeit der Redaktion und nach den Glückwünschen der Vertreter der ungarischen und tschechoslowakischen Modellbahnverbände, Dipl.-Ing. Ferenc Szegö und Emmerich Brichta, dankte der Chefredakteur des Verlags, Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze, dem Staatssekretär und den Gästen für ihre Worte. Sein besonderer Dank galt dem Redaktionsbeirat und den vielen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn für ihre Mitarbeit bei der Gestaltung der Zeitschrift.

2



3

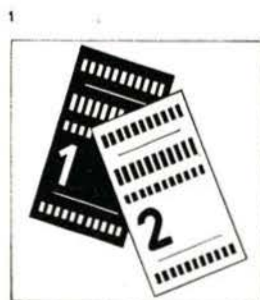


Weitere Piktogramme für das Eisenbahnwesen

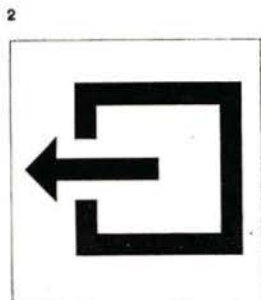
Im Heft 5/1966 stellten wir bereits 50 Piktogramme (Bildsymbole) vor, die dem Reisenden der Eisenbahn, insbesondere dem sprachunkundigen Ausländer, die wichtigste Orientierung auf den Bahnhöfen und in den Reisezugwagen geben. Diese Piktogramme finden Sie auch in den Kursbüchern der Deutschen Reichsbahn seit dem Winterfahrplan 1965/66. Inzwischen wurden von der UIC weitere Piktogramme angenommen, die nachstehend zur Kenntnis gegeben werden. Drei Piktogramme wurden gegenüber der bereits im Heft 5/1966 veröffentlichten Darstellung in die hier abgebildeten (Bilder 14 bis 16) abgeändert. Die Liste der eisenbahntypischen Piktogramme ist mit den hier veröffentlichten Symbolen abgeschlossen. H. L.

Bild 1 Fahrkartenverkaufsstellen
Bild 2 Ausgang
Bild 3 Eingang
Bild 4 Unterführung unter Bahnsteigen oder Straßen
Bild 5 Überführung über Gleise oder Straßen
Bild 6 Zollabfertigungsstellen und Zollbüros in den Bahnhöfen
Bild 7 Reisegepäckausgabe bzw. -abholung
Bild 8 Hinweis auf Wasserspülung durch Fußhebel im WC bzw. auf Bedienung des Wasserzuflusses für Waschbecken durch Fußhebel
Bild 9 Automatisch öffnende und schließende Türen
Bild 10 Hinweis für „Nicht öffnen bevor der Zug hält!" (Grundfläche ist gelb)
Bild 11 Hinweis auf Behälter zur Unterbringung gebrauchter Handtücher in den Waschräumen
Bild 12 Hinweis auf Behälter für Abfälle
Bild 13 Richtungsschild für den Weg zum Speisewagen
Bild 14 Krankenbetreuung (weißes Kreuz auf grünem Grund)
Bild 15 Kein Trinkwasser (mit rotem Kreisrand)
Bild 16 Nichts hinauswerfen (mit rotem Kreisrand)

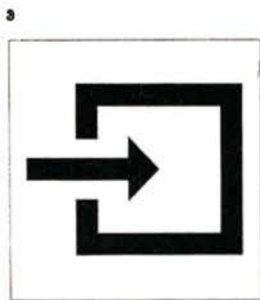
1



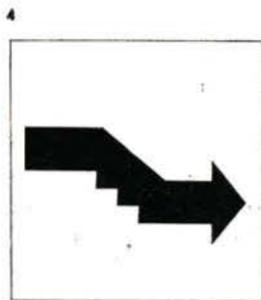
2



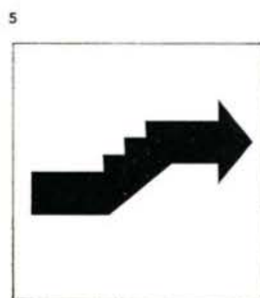
3



4



5



6



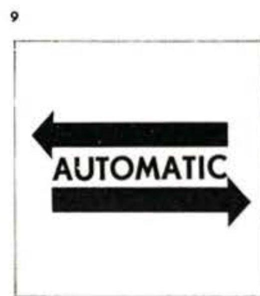
7



8



9



10



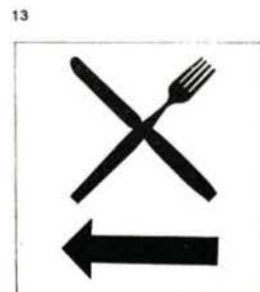
11



12



13



14



15



16



Dipl.-Ing. KLAUS KIEPER, Ahrensfelde, LOTHAR NICKEL, Berlin
AG Kleinbahnfreunde des DMV

1000-mm-Schmalspurbahn Stralsund–Barth

Узкоколейная жел. дорога (Жирина колей 1000 мм) Штральзунд—Барт

The 1000-mm-Narrow Gauge Line from Stralsund to Barth

Le chemin de fer à voie étroite aux 1000 mm de Stralsund à Barth

Wer im Heft 1/1967 den Bericht der hannoverschen Eisenbahnfreunde gelesen hat, wird feststellen, daß Stralsund ein idealer Ausgangspunkt für die Freunde der schmalspurigen Kleinbahn ist. Von hier aus ergibt sich die Möglichkeit, vier Strecken bzw. Netze verschiedener Spurweiten zu besuchen:

Friedland–Anklam:	600 mm
Rügensche Kleinbahnen:	750 mm
Bäderbahn Bad Doberan–Kühlungsborn:	900 mm
Stralsund–Barth:	1000 mm

Über die ersten drei Strecken wurde bereits im „Modelleisenbahner“ berichtet. Im folgenden soll nun die 1000-mm-Strecke Stralsund–Barth beschrieben werden.

1. Historische Entwicklung

Nach Erlaß des Kleinbahngesetzes von 1892 wuchsen die Kleinbahnen wie Pilze aus der Erde. Dadurch wurde die Entwicklung der sonst vom Verkehr abgeschnittenen Ortschaften wesentlich beschleunigt. So wurde auch der Aktiengesellschaft „Franzburger Kreisbahnen“ in Barth (FKB-Nord) am 21. November 1893 die Konzession zum Bau einer Kleinbahn erteilt, und zwar zunächst auf 50 Jahre. Wie es im damaligen Pommern üblich war, wurde die Firma Lenz & Co. in Stettin mit dem Bau und dem Betrieb beauftragt. Das Anlagekapital betrug ohne Grunderwerb 1 976 000 Mark. Am 3. Mai 1895 (nach anderen Quellen am 4. Mai) wurde die Strecke bzw. das Netz eröffnet. Die Länge des Streckennetzes betrug 66,5 km. Es teilte sich wie folgt auf:

Stralsund–Barth	29,2 km
Barth–Ribnitz-Damgarten Ost	27,9 km
Abzweig Altenpleen–Klausdorf	9,4 km

Bild 1 Streckenführung der ehemaligen Franzburger Kreisbahn (FKB-Nord)

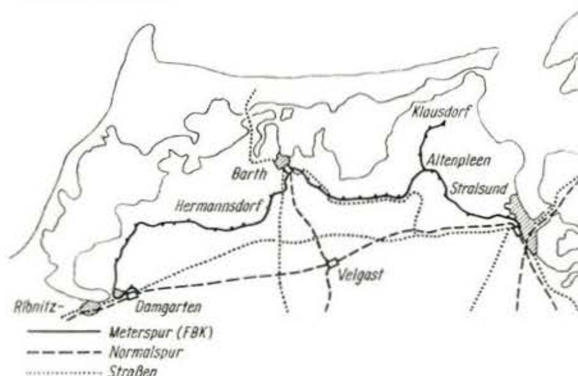


Bild 1 zeigt die Streckenführung. Die Bahn ist nicht so steigungs- und krümmungsreich wie die Rügenschen Kleinbahnen. Sie dient in erster Linie dem Güterverkehr, wobei vorwiegend landwirtschaftliche Produkte zu transportieren sind. Speziell die Zuckerfabriken in Barth und Stralsund erforderten den Bahnbau. Gegenüber 1937 ist aber beispielsweise auch die Anzahl der täglich verkehrenden Personenzugpaare gestiegen (bezogen auf die Strecke Stralsund–Barth). Trotzdem ist die Stillegung der Bahn nur noch eine Frage der zur Verfügung stehenden Transportkapazität von Omnibussen und Lastkraftwagen. Lediglich der Streckenabschnitt Barth–Hermannshof wird noch einige Zeit bestehen bleiben. Ein Blick auf das ursprüngliche Streckennetz zeigt, daß bereits einige Teilabschnitte stillgelegt wurden. Als erstes wurde zwangsläufig durch den steigenden Straßenverkehr in Stralsund am 16. Juni 1961 die romantische Durchfahrt durch die Tribseer Vorstadt stillgelegt. Früher überquerte die Kleinbahn vom Bahnhof Stralsund-Ost kommend zunächst den Vorplatz am Hauptbahnhof, dann den Tribseer Damm mit der elektrischen Straßenbahn (die 1965 ebenfalls stillgelegt wurde) und fuhr dann weiter durch die Barther Straße, bis sie ihren eigenen Bahnkörper erreichte. Dieser Teilabschnitt war 2,5 km lang. Die Bahn fährt jetzt von Barth aus nur noch bis Stralsund/Stadtwald. Als weitere Stillegung folgte am 29. Mai 1965 der Streckenabschnitt Ribnitz-Damgarten-Ost–Hermannshof (13,5 km). Schon im Winterfahrplan 1964/65 wurde von den beiden verkehrenden Zugpaaren ein Paar nur bis Hermannshof geführt. Zur Zeit verkehren täglich drei Zugpaare (Triebwagen) zwischen Stralsund und Hermannshof, ein Zugpaar (Triebwagen) zwischen Stralsund und Barth, werktags ein Zugpaar (Dampfbetrieb) zwischen Barth und Klausdorf sowie – ebenfalls werktags – ein Zugpaar zwischen Altenpleen und Klausdorf. Der Hauptverkehr erfolgt also – wie ersichtlich – mit Triebwagen.

2. Triebfahrzeuge

2.1. Dampflokomotiven

Da die Firma Lenz & Co. vom Kreis Franzburg beauftragt wurde, die Bahn zu betreiben, setzte sie auch ihre bewährten, sozusagen standardisierten Loktypen ein, die von der Firma Vulkan in Stettin geliefert wurden. Zunächst wurden B-Tenderlokomotiven eingesetzt, die bereits beim Bau der Strecke verwendet worden waren. Lenz bezeichnete diese Gattung mit „i“. Mit sechs derartigen Lokomotiven wurde der Betrieb eröffnet. Von diesen Loks sind zwei Stück noch jetzt im Betrieb! Sie stellen die ältesten Lenz-Typen überhaupt dar. Die Maschinen haben keinen Dampfdom, sondern nur einen Regleraufsatz mit Ramsbottom-Sicherheitsventil. Im Heft 10/1963, Seite 262 bis 266, ist eine Bauanleitung

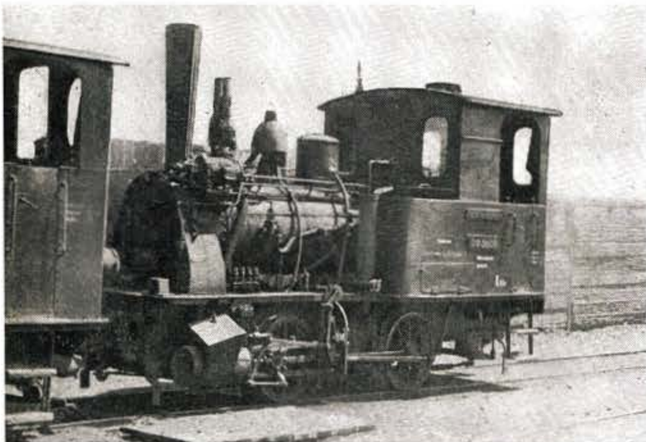


Bild 2 Vulkan-Lok 99 5606 (Baujahr 1894) in Barth

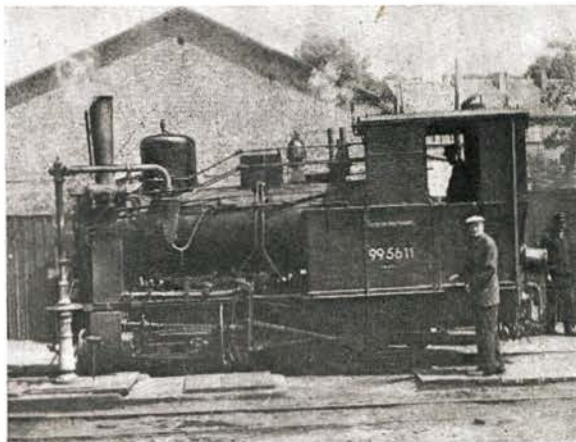


Bild 3 Henschel-Lok 99 5611 (Baujahr 1903) vor dem Lokschuppen in Barth

für diese Lok veröffentlicht worden. Die Lok hat Heusinger-Steuerung, die Wasserkästen befinden sich zwischen den Rahmenwangen.

Mit steigender Transportleistung wurden auch stärkere Lokomotiven benötigt. Deshalb wurde 1902 ein weiterer Lenz-Typ, die B+B-Malletlok der Gattung „ii" eingeführt. Sowohl das hintere Hochdruck-Drehgestell als auch das vordere Niederdruck-Drehgestell hat Innenrahmen. Diese Lok hat einen sehr ruhigen, kaum hörbaren Lauf. Im Jahre 1910 wurde eine weitere Malletlok angeschafft. Kurzfristig wurde dann eine Hanomag-Malletlok eingesetzt (wahrscheinlich ähnlich der rügenschen 99 4525), die jedoch den ersten Weltkrieg nicht überdauerte.

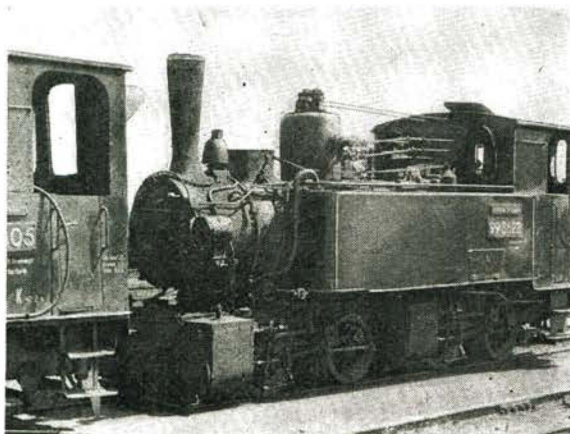
Von der Salzwedeler Kleinbahn kam 1928 die C-Tenderlok Nr. 5 zur FKB und wurde als Nr. 9 eingeordnet. Nachdem sie ursprünglich nur als Rangierlok eingesetzt wurde, steht sie heute in überwiegendem Maße im

Tabelle 1 Lokomotiven der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

Betriebsnummer alt	neu	DR-Nr.	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bauart	Gattung	Bemerkung
1i	119N2206	99 5601	Vulkan	1893	1347	Btn2	K 22.6	ausgemustert um 1964
2i	120N2206	99 5602	Vulkan	1893	1348	Btn2	K 22.6	verkauft
3i	121N2206	99 5603	Vulkan	1893	1349	Btn2	K 22.6	ausgemustert 8. 1966
4i	122N2206	99 5605	Vulkan	1894	1363	Btn2	K 22.6	
5i	123N2206	99 5606	Vulkan	1894	1379	Btn2	K 22.6	
6i	124N2206	99 5604	Vulkan	1894	1359	Btn2	K 22.6	verschrottet um 1950
7ii	165N4406	99 5621	Vulkan	1902	2008	BBn4v	K 44.6	
8ii	166N4406	99 5622	Vulkan	1910	2652	BBn4v	K 44.6	
9ii	–	–	Hanomag	1913	6997	BBn4v	–	
9	130N3306	99 5611	Henschel	1903	6526	Cn2	K 33.6	
		99 5631	französischer Herkunft			C1n2	K 34.6	ausgemustert 1965
		99 5632	französischer Herkunft			C1n2	K 34.6	verschrottet

Tabelle 2 Technische Daten der Lokomotiven der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

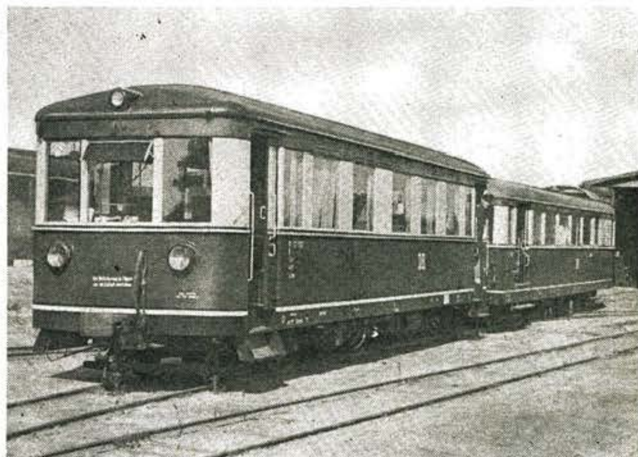
		99 5601···06	99 5611	99 5621/22	99 5631/32
Achsstand fest	mm	1700	2000	2 × 1200	3575
Achsstand gesamt	mm	1700	2000	3900	3575
Länge über Puffer	mm	5800	6600	7000	6950
Breite	mm				
Schornsteinhöhe	mm	3300	3500	3170	3230
Treibraddurchmesser	mm	800	860	720	800
Laufraddurchmesser	mm	—	—	—	590
Zylinderdurchmesser HD	mm	210	300	225	320
Zylinderdurchmesser ND	mm	—	—	340	—
Kolbenhub	mm	400	430	360	380
Dampfdruck	kp/cm²	12	12	12	12
Leermasse	t	9	18,8	17,2	19,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	40	30	30	25
Wasservorrat	m³	1	1,7	2,0	2,5
Kohlevorrat	t	0,35	0,6	0,8	1,5
Steuerung		Heusinger	Allan	Heusinger	Stephenson



4

Tabelle 4 Technische Daten der Triebwagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

		137 531/32	137 562···64
Länge über Puffer	mm	12 960	13 920
Drehzapfenabstand	mm	7 500	8 700
Radstand Drehgestell	mm	1 400	1 880
Breite	mm	2 600	2 360
Höhe	mm	3 270	3 220
Raddurchmesser	mm	700	700
Anzahl der Sitzplätze		50	32
Motorleistung	PS	105	150
Motorhersteller			Deutz
Höchstgeschwindigkeit	km/h	60	60
Dienstmasse	t	13,4	20,4



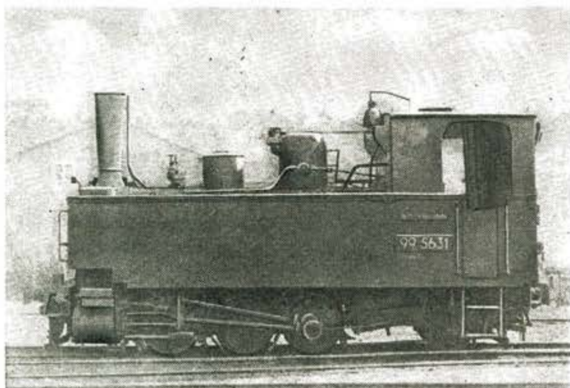
6

Bild 4 Vulkan-Lok 99 5622 (Baujahr 1910) in Barth

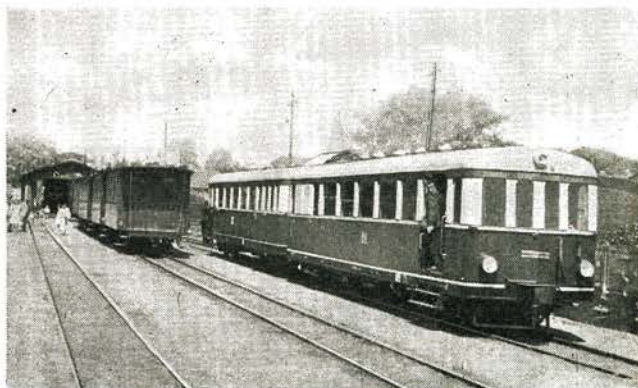
Bild 5 Französische Lok 99 5631 in Barth

Bild 6 Triebwagenzug, bestehend aus VT 137 532 und VT 137 562

Bild 7 VT 137 562 mit VB 147 561 beim Rangieren in Barth



5

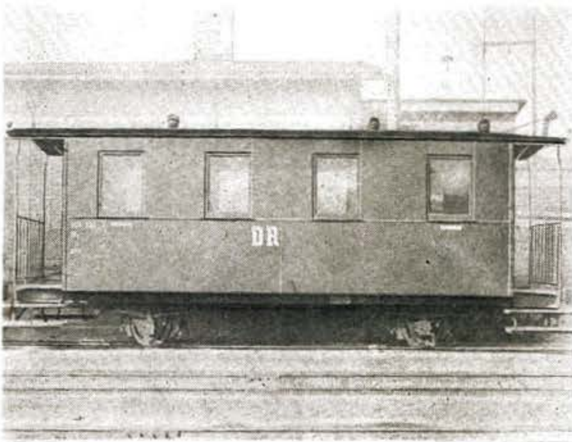


7

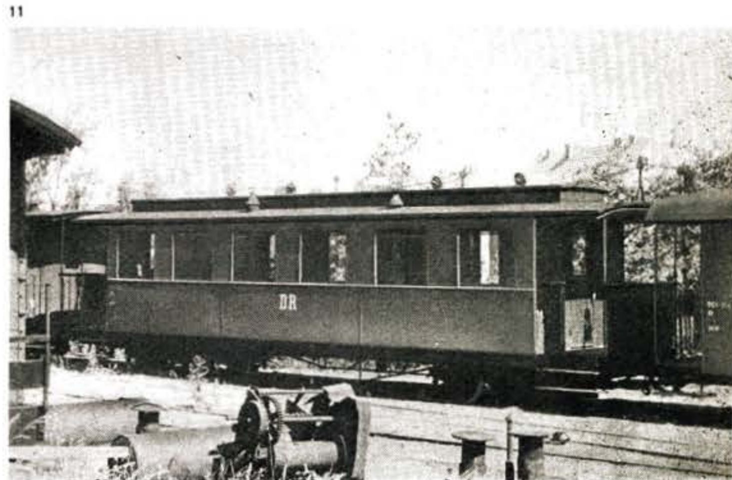
Tabelle 3 Triebwagen der ehemaligen Franzburger Kreisbahnen

Alte Betriebs-Nr.	DR-Nummer	Bezeichnung	Hersteller	Baujahr	Fabr.-Nr.	Bemerkung
1121	137 531	C4VT	DW Kiel	1935	124/3073	
1124	137 532	C4VT	DW Kiel	1939		
1125	137 562	C4VT	franz. Firma	1939		franz. Bauart
1126	137 563	C4VT	franz. Firma	1939		franz. Bauart
1127	137 564	C4VT	franz. Firma	1939		franz. Bauart
—	147 561	C4VB				umgebaut aus 137 564
—	147 562	C4VB				umgebaut aus 137 531

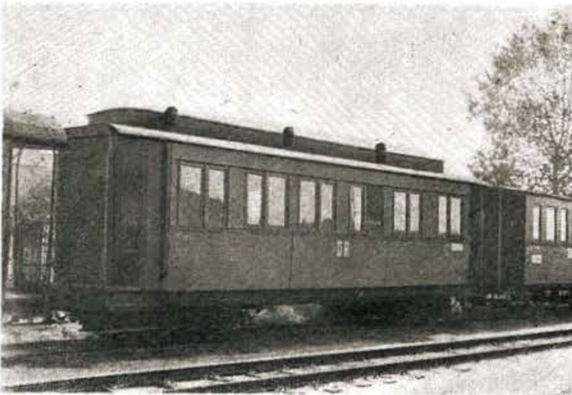
1000-mm-Schmalspurbahn Stralsund–Barth



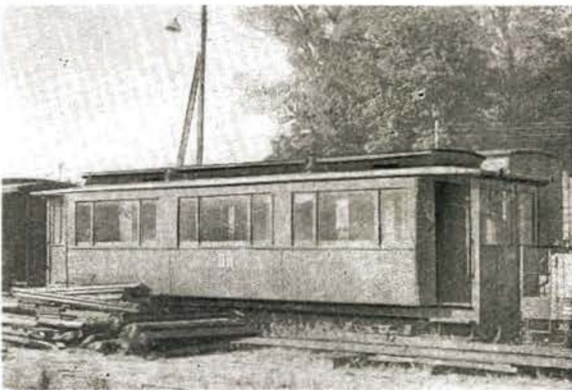
8



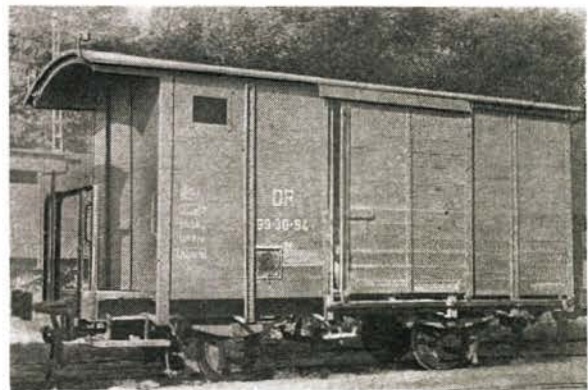
11



9



10



12

Bild 8 Alter zweiachsiger Lenz-Personenwagen aus der Gründungszeit

Bild 9 Vierachsiger Personenwagen mit gekoppelten Fenstern und (später umgebauten) geschlossenen Endbühnen

Bild 10 Ehemaliger Salonwagen der FKB mit dreifach gekoppelten Fenstern und (später umgebauten) geschlossenen Endbühnen. Das Äußere erinnert sehr an einen Trambahnwagen, wie sie anfänglich auch auf der Strecke Bad Doberan–Heiligendamm eingesetzt waren

Bild 11 Vierachsiger Personenwagen mit offenen Endbühnen und Gewichtsbremse

Bild 12 Zweiachsiger gedeckter Güterwagen mit einem Achsstand von nur 2,60 m



Bild 13 Abgestellte Wageneinheit

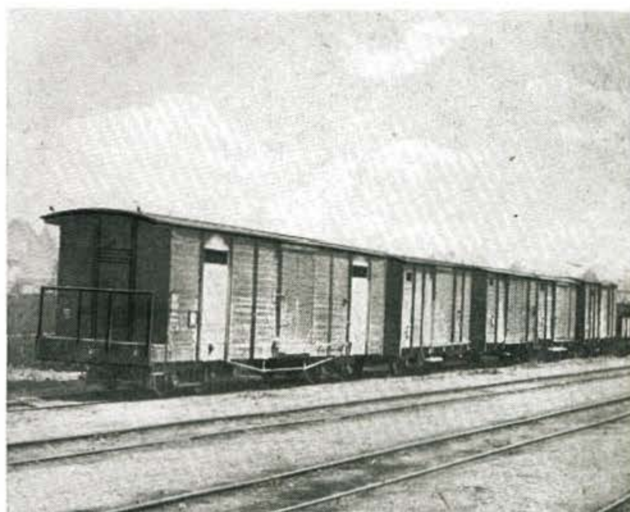


Bild 14 G-Wagen-Parade in Barth

Streckendienst. 1943 wurden die Loks von der Pommerschen Landesbahn umgenummert. Sie erhielten entsprechend der Spurweite von 1000 mm die Nummern 100.... Die letzte Umnummerung erfolgte 1949 bei der Übernahme durch die DR.

1957 wurden von der Harzquerbahn zwei C1-Tenderloks französischer Bauart übernommen. Während die 99 5631 noch 1965 im Lokschuppen in Barth stand, befand sie sich 1966 bereits auf der „Wiese". Sie wurde vom Unkraut bald überwuchert! Beide Loks haben sich nicht bewährt.

Die Lok 99 5605 wurde während ihrer Dienstzeit mehrfach umgebaut. So wurde sie nach Anschaffung des ersten Triebwagens mit einer Druckluftbremse ausgestattet. Dadurch konnte ihre Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h heraufgesetzt werden, und mit einem vierachsigen Personenwagen fuhr sie dann als „Triebwagenersatz". 1964 erhielt sie den Kessel der ausgemusterten 99 5601, der 1965 wieder durch ihren eigenen Kessel ersetzt wurde. Die Lok 99 5606 erhielt von der Schwestermaschine 99 5603 den Kessel. In der Tabelle 1 sind die einzelnen Bezeichnungen aufgeführt; Tabelle 2 gibt einen Überblick über die technischen Daten. Auch eine B-gekuppelte Diesellok, die Kö 6501, Babelsberg 1953, Nr. 49084, wurde kurzzeitig eingesetzt. Später wurde sie nach Halle versetzt.

2.2. Triebwagen

Bekanntlich ist auf verkehrsschwachen Strecken bzw. zu verkehrsschwachen Tageszeiten der Einsatz von Verbrennungstriebwagen weitaus wirtschaftlicher als der Betrieb mit Dampflokomotiven. Auch die FKB beschritt diesen Weg nicht zuletzt wegen des erhöhten Reisekomforts im Urlaubs- und Ausflugsverkehr, der auf der Strecke Stralsund-Ost–Barth eine gewisse Bedeutung hatte.

Im Jahre 1935 wurde von der Firma DW Kiel ein vierachsiger Triebwagen beschafft, dem 1939 ein zweiter folgte. Beide Fahrzeuge erhielten die Betriebsnummern 1121 und 1124. Während des zweiten Weltkrieges kamen noch drei Triebwagen französischer Bauart zur FKB und wurden unter den Betriebsnummern 1125 bis 1127 in den Triebwagenpark eingegliedert. In den letzten Jahren wurden jedoch die Triebwagen 1121 und 1127 zu Beiwagen VB 147 562 und VB 147 561 umgebaut. Die Tabellen 3 und 4 geben eine Übersicht über die Triebwagen und deren technische Daten.

3. Wagenpark

Der Personenwagenpark der FKB bestand ursprünglich aus zweiachsigen Lenz-Typen mit Gewichtsbremse und Ofenheizung. Diese Bauart findet man heute noch auf der Strecke Barth–Altenpleen–Klausdorf. Auch die Gewichtsbremse – die Winde befindet sich im ebenfalls zweiachsigen Gepäckwagen – ist noch immer im Gebrauch. Weiterhin sind drei Typen vierachsiger Personenwagen vorhanden, die bis etwa 1910 beschafft wurden. Diese Wagen stammen von der Firma Herbrand und Co., Köln-Ehrenfeld, und waren ursprünglich als Wagen 2. und 3. Klasse eingerichtet, wobei das 2.-Klasse-Abteil eines Wagentyps als Salon ausgestattet war. Auch diese Wagen stehen noch im Einsatz. Die Standardzusammenstellung eines Personenzuges der ehemaligen FKB sieht wie folgt aus: KPwi – KB4i – KBi. Ein weiterer KBi wird nötigenfalls als Verstärkungswagen beigestellt.

Die vorhandenen Güterwagen sind meist zweiachsig, seltener vierachsig. Sie sind teils mit Gewichts- und teils mit Spindelbremsen ausgerüstet. Viele Güterwagen haben keine Bremse. Im Jahre 1935 bestand der Wagenpark aus 12 Personenwagen, 3 Gepäckwagen, 192 Güterwagen und 4 Spezialwagen.

Die Betriebsleistungen im gleichen Jahr betrugen:

Beförderte Personen:	186 300 = 1 117 800 Pkm
Beförderte Güter (t):	101 510 = 1 646 457 tkm

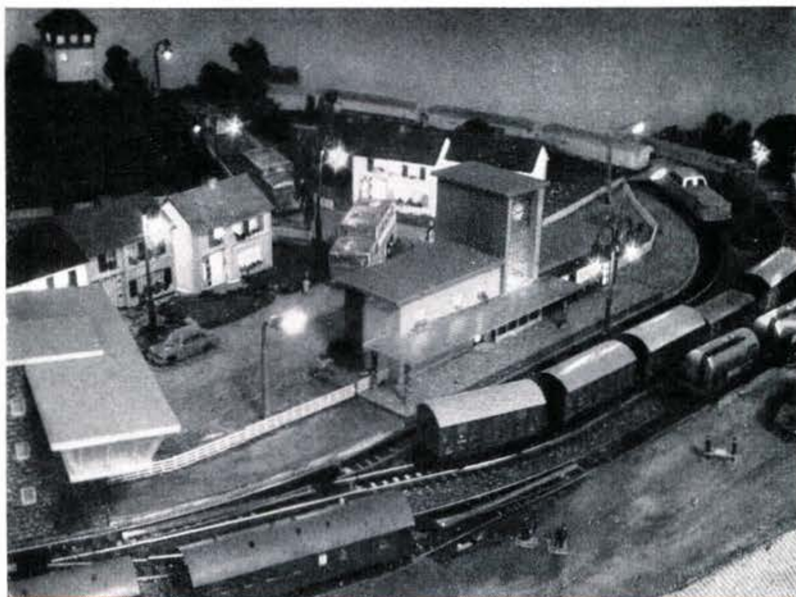
Den Freunden der Kleinbahn kann ein Besuch des Bahnhofs Barth und eine Fahrt mit der ehemaligen FKB als Erinnerung an die einstmals zahlreichen Lenz-Bahnen empfohlen werden.

Verwendete Literatur

1. Karl Harder; Die Franzburger Kreisbahnen (Kleinbahnberichte Nr. 33/1964, S. 4···6, Verl. W. Böttcher)
2. M. Pohl, G. Strommenger; Handbuch der öffentlichen Verkehrsbetriebe, Verlag der Verkehrstechnik, Berlin 1936
3. Rimrott; Schmalspurbahnen in „Eisenbahnwesen der Gegenwart"
4. Umzeichnungsliste für Triebwagen der DR 1911

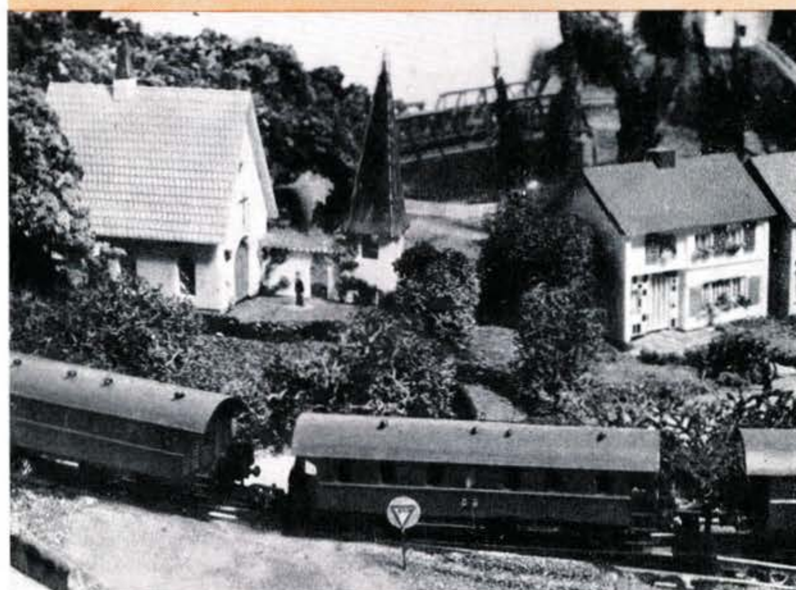
N-ANLAGE
(0,90 × 0,75 m)

HERMANN HAHN

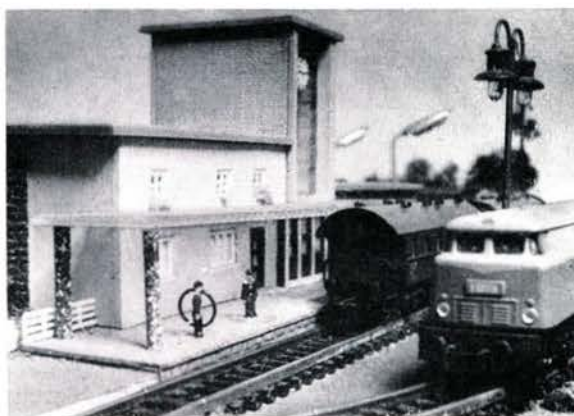


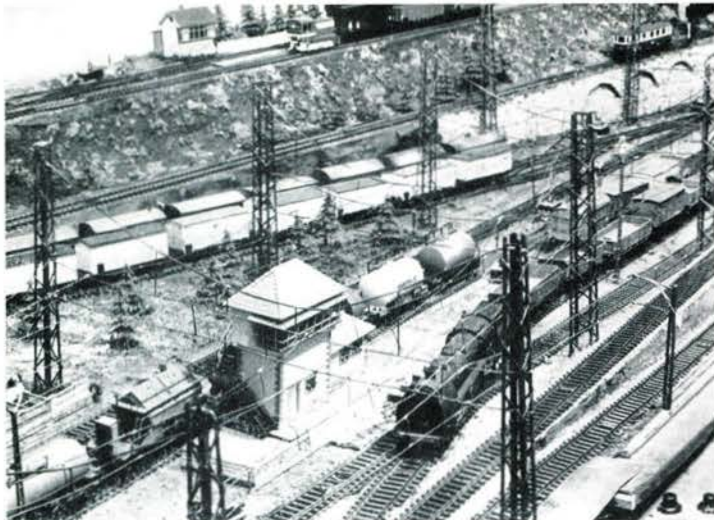
Die Modellbahnanlage von Hermann Hahn aus Olbernhau entstand Ende 1966 in etwa acht Wochen. Ein alter Märklin-Trafo Nr. 270a speist die Beleuchtung und sechs Weichen, ein Trafo F 1 mit einem vorgeschalteten Widerstand eines Heinereglers wird für den Zugbetrieb verwendet, um das „Springen" der Züge vor allem beim Anfahren zu vermeiden. Die Bahn hat 10 abschaltbare Streckenabschnitte. Eine Bergstrecke und ein Tunnel ist nicht vorhanden. Das Verschwinden der Züge soll durch Bäume erreicht werden, die ganz dicht aufgesteckt sind. Die so entstandene tunnelartige Schneise sieht sehr gut aus. Trotz der Kleinheit der Bahn ist die Betriebssicherheit hervorragend. Es macht immer wieder Freude, die Personenzüge als Wendezüge einzusetzen, ohne daß dabei ein Wagen entgleist. Außerdem sind Triebfahrzeuge und Wagen auch sehr robust. Seit Herbst 1966 war noch keine Reparatur an den Loks, obwohl sie fast jeden Abend ausgiebig in Betrieb sind. Folgende Fahrzeuge sind vorhanden: zwei Diesselloks V 180, eine Diesellok der ČSD und eine französische Ellok, Güterwagen, Kühlwagen, Personenwagen und mehrere selbstgebaute historische Personenwagen, bestehend aus zwei sächsischen Durchgangs- und einem Gepäckwagen. Diese Wagen warten noch auf eine entsprechende kleine Dampflok, vielleicht eine T 3 oder etwas ähnliches.

Fotos: Hermann Hahn











H0-ANLAGE (6,20 × 1,80 m)

Siegfried Heinicke

Die Modellbahnanlage von Siegfried Heinicke aus Thalheim (31 Jahre und Wagendispatcher), die ständig in einem Raum aufgebaut ist, stellt dar eine zweigleisige Hauptbahn mit einem größeren Personen- und Güterbahnhof mit Ablaufberg für sechs Richtungsgleise und eine eingleisige Nebenbahn mit ländlichem Charakter. Die Bauzeit betrug 3½ Jahre.

Die Hauptbahn ist voll elektrifiziert, der Fahrbetrieb für die Elloks erfolgt durch die Fahrleitung. Auf der Anlage sind verlegt 95 m Gleis (Pilz), 42 Weichen und 3 doppelte Kreuzungsweichen. An Fahrzeugen sind vorhanden: 21 Triebfahrzeuge (Dampf-, Diesel- und Elloks), 3 Triebwagen, 18 D-Zug-Wagen, 9 Personenwagen, 2 dreiteilige Doppelstockzüge und 104 Güterwagen.

Die Haupt- und Nebenbahnstrecken sind in vier Stromkreise unterteilt. Der Fahrbetrieb erfolgt automatisch über Relais. Bei vollem Zugbetrieb befinden sich neun Züge auf den Strecken. Die Stromkreise werden über vier Fahrtrafos gespeist. Das Zubehör (Relais, Schiebebühne, Signale, Weichen und Beleuchtung) wird über einen Trafo, 14 V 8 A, betrieben.

Fotos: Siegfried Kunze, Jeßnitz, Kreis Bitterfeld

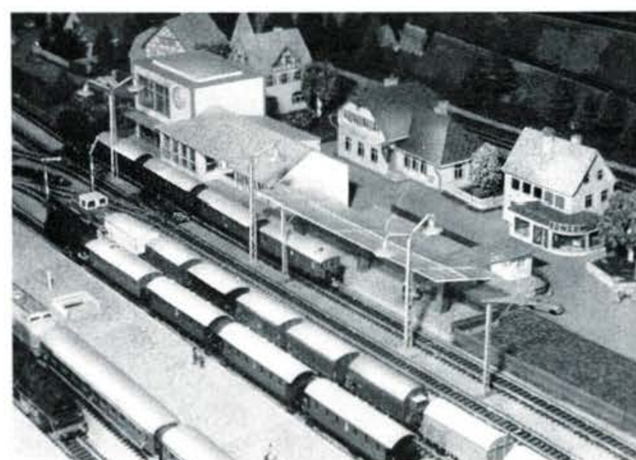
TT-ANLAGE

EBERHARD LIEBSCHER

Erweitert und verbessert hat Eberhard Liebscher aus Mittelbach seine Anlage in den letzten 1½ Jahren, von der wir im Heft 8/1966 das Rücktitelbild veröffentlichten. Wie festzustellen ist, entstand neben der Diesellokhalle eine Dieseltankstelle, und auf der Straße kam ein lebhafter Autoverkehr in Gang.

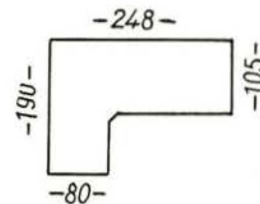
Fotos: Eberhard Liebscher





Von Niederwillingen nach Oberweißbach

M. 1:10 für Nenngröße TT



ARNO SCHWARZE, Leiter der Pressestelle der VVB Spielwaren

Neuer Rat der Erzeugnisgruppe Modellbahnen, Modellbau und -zubehör

Die Mitglieder der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen, Modellbau und -zubehör wählten am 10. November 1967 auf einer Vollversammlung im Reichsbahn-Erholungsheim „Ernst Thälmann“ in Schwarzburg einen neuen Erzeugnisgruppenrat. Die Mitglieder des neuen Gremiums sind Werkdirektoren volkseigener Betriebe, Komplementäre halbstaatlicher Betriebe, PGH-Vorsitzende und Betriebsleiter von Privatbetrieben. Mit dem Vorsitz des neuen Erzeugnisgruppenrates wurde einstimmig der Werkdirektor des VEB PIKO Sonneberg, Dipl.-Ing.-Ök. Heinz Horn, und als Stellvertreter der Komplementär der Firma Zeuke & Wegwerth KG Berlin, Herr Zeuke, beauftragt. Der Wahl des neuen Erzeugnisgruppenrats war ein grundlegendes Referat des stellvertretenden Generaldirektors der VVB Spielwaren und Direktors für Produktion Dipl.-Ing.-Ok. Otto Dressel über die Bedeutung der neuen Erzeugnisgruppenarbeit im entwickelten gesellschaftlichen System des Sozialismus in der DDR und ein Rechenschaftsbericht des bisherigen Vorsitzenden des Erzeugnisgruppenrats vorausgegangen.

Durch das entwickelte gesellschaftliche System zur Vollendung des Sozialismus ergibt sich für die VVB Spielwaren als dem Führungsorgan des Industriezweigs Spielwaren die Aufgabe, die Erzeugnisgruppenarbeit so weiter zu entwickeln, daß das durch die wissenschaftlich-technische Revolution erforderliche schnelle Wachstumstempo der Produktivkräfte ermöglicht wird und die ihnen entsprechenden sozialistischen Produktionsverhältnisse geschaffen werden. Unter Berücksichtigung der aus dem Kapitalismus herrührenden Zersplitterung der Produktivkräfte, der geringen Effektivität der produktiven Fonds und des niedrigen Produktivitätsgefälles vieler Klein- und Mittelbetriebe im Industriezweig Spielwaren müssen in Verwirklichung der Beschlüsse des VII. Parteitages und der 3. Tagung des Zentralkomitees der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands in der Erzeugnisgruppenarbeit neue Wege beschritten werden, um die schöpferische Mitarbeit und Mitverantwortung der Werktätigen aller Betriebe durchzusetzen.

Unter strikter Wahrung des Prinzips der Freiwilligkeit und der Selbständigkeit der Betriebe sollen Leiter der volkseigenen Betriebe, Komplementäre halbstaatlicher Betriebe, PGH-Vorstandsmitglieder und Inhaber von Privatbetrieben sowohl bei der Festlegung der Ziele der Erzeugnisgruppe als auch bei der Realisierung unmittelbar beteiligt sein und selbst die Verantwortung dafür tragen. Der neue Erzeugnisgruppenrat, so forderte stellvertretender Generaldirektor Dressel, muß das Zusammenwirken der Betriebe der verschiedensten Eigentumsformen auf einer Stufe entwickeln, die es ermöglicht, den gesetzmäßigen Prozeß der Konzentration, der Spezialisierung, der Kombination und der Kooperation der Produktion bei Finalerzeugnissen, Einzelteilen bzw. Produktionsstufen besser durchzusetzen.

Das Neue bei der Durchführung von Grundsatzaufgaben der Erzeugnisgruppe Modellbahnen, Modellbau und -zubehör sowie der übrigen Erzeugnisgruppen im Industriezweig Spielwaren, wie z. B. Schwerpunkte der komplexen sozialistischen Rationalisierung, besteht vor allem darin, daß nicht mehr der einzelne Bezirkswirtschaftsrat und der Leitbetrieb für die Durchsetzung wirken, sondern daß jetzt nach dem Beschluß des Erzeugnisgruppenrats alle Ratsmitglieder für die Durchsetzung sorgen, in ihren Betrieben die Ratsbeschlüsse selbst den Belegschaften erläutern und selbst die Realisierung mit vornehmen bzw. sichern.

Der Erzeugnisgruppenrat entscheidet in Übereinstimmung mit den volkswirtschaftlichen Interessen auf der Grundlage der wirtschaftspolitischen Direktiven des ökonomischen Führungsorgans die grundsätzlichen Aufgaben von der Forschung und Entwicklung über die Produktion bis zum Absatz der Erzeugnisse für die gesamte Ereuznisgruppe.

Wie Otto Dressel weiter ausführte, hat der Erzeugnisgruppenrat das Recht, über die grundsätzlichen Aufgaben der Entwicklung der Erzeugnisgruppe zu entscheiden, und die Pflicht, sie zu verwirklichen. Er organisiert die Mitarbeit eines jeden Ratsmitglieds. Die Grundlage für die Arbeit sind die Beschlüsse von Partei und Regierung, die Gesetze und Verordnungen, die Kennziffern für die Ausarbeitung der Planangebote / Planentwürfe bzw. der bestätigte Perspektiv- und Jahresplan, die Rationalisierungskonzeption der Erzeugnisgruppe, die wissenschaftlich-technische Konzeption und die Direktiven des ökonomischen Führungsorgans. Der Rat führt die Kontrolle über die Verwirklichung seiner Beschlüsse selbst aus.

Das Wesentliche der neuen Form der Beziehungen zwischen dem Generaldirektor und dem Erzeugnisgruppenrat besteht darin, daß durch die gemeinsame Erörterung der Grundsatzprobleme eine völlige Übereinstimmung zwischen der VVB als ökonomisches Führungsorgan und dem Erzeugnisgruppenrat und damit zwischen den Betrieben der verschiedensten Eigentumsformen erzielt wird.

Die höhere Qualität der Erzeugnisgruppenarbeit erhöht die Verantwortung des Leitbetriebs. Während bisher der Erzeugnisgruppenleitbetrieb allein die Erzeugnisgruppenarbeit leitete, hat jetzt der Erzeugnisgruppenrat die Leitung der gesamten Erzeugnisgruppenarbeit in gleichberechtigter Mitarbeit der Betriebe aller Eigentumsformen.

Der Erzeugnisgruppenleitbetrieb verfügt für die Durchführung seiner Aufgaben über folgende Organe:

- einen hauptamtlich arbeitenden Sekretär des Erzeugnisgruppenrats,
- Fachdirektoren und deren Direktionsbereiche,
- Artikelgruppen und einen Artikelgruppenleitbetrieb bei Erzeugnisgruppen mit breiterem Sortiment,
- ständige Arbeitsgruppen Wissenschaft und Technik, Absatz, Produktion und Beschaffung und Ökonomie. In diesen Arbeitsgruppen arbeiten Spezialisten der Betriebe der verschiedensten Eigentumsformen, teilweise auch Mitglieder des Erzeugnisgruppenrats unter Leitung eines Leiters der Arbeitsgruppe, der in der Regel der zuständige Fachdirektor des Erzeugnisgruppenleitbetriebs ist und vom Erzeugnisgruppenrat bestätigt wird,
- ein wissenschaftlich-technisches Zentrum.

Aus dem Rechenschaftsbericht des Vorsitzenden des Erzeugnisgruppenrats Modellbahnen und -zubehör,

Dipl.-Ing.-Ök. Heinz Horn, Werkdirektor des VEB PIKO

Im Jahre 1962 wurde die Erzeugnisgruppe Modellbahnen und -zubehör durch die VVB (B) Spielwaren gebildet. In ihr vereinigte sich eine Vielzahl von Betrieben der verschiedensten Eigentumsformen zu einer fruchtbringenden Zusammenarbeit. Als ersten Schritt unternahm der Erzeugnisgruppenrat die Aufstellung einer Sortiments- und Produktionskapazitäts-Übersicht. Durch die VVB (B) Spielwaren konnten daraufhin gemeinsam mit den Handelsorganen die ersten Produktionsabstimmungen und später auch Kaufhandlungen durchgeführt werden.
Nach diesen ersten Schritten einer kameradschaftlichen und verständnisvollen Zusammenarbeit war es notwendig, die weitere Entwicklung der Erzeugnisgruppe Modellbahnen und -zubehör konzeptionell darzustellen. Dies geschah in Form einer wissenschaftlich-technischen Konzeption der Erzeugnisgruppe, die in der ersten Erzeugnisgruppen-Vollversammlung am 2./3. August 1965 in Leipzig erläutert wurde. Die wissenschaftlich-technische Konzeption war und ist bis heute die wichtigste Grundlage der Arbeit des Erzeugnisgruppenrats und der dem Rat zugeordneten Arbeitsgruppen. Der Hauptinhalt dieser Konzeption besteht in der Schaffung der Voraussetzungen für die Durchführung einer Rationalisierung des Gesamtreproduktionsprozesses. Diesem Zweck dienten auch zum überwiegenden Teil die Beratungen des Erzeugnisgruppenrats. Der Erzeugnisgruppenrat unternahm dabei den ersten Versuch einer prognostischen Arbeit, als deren Resultat die Kenntnis erarbeitet wurde, daß im Prognosezeitraum die Spurweiten H0, TT und N als in sich geschlossene Systeme weiterzuentwickeln sind.
Die Hinweise, die dabei durch die Vertreter des DAMW und des Fachkollektivs des Binnenhandels gegeben wurden, führten dazu, daß praktisch zwei Wege experimentiert werden konnten, nämlich der Weg der dezentralisierten und der Weg der zentralisierten Systemfertigung. Bei diesen Experimenten, die noch nicht voll abgeschlossen sind, trat das Problem einer gemeinsamen Absatzorganisation, vor allem für den Export, immer mehr in Erscheinung. Den ersten Ansätzen in dieser Richtung kommt deshalb erhöhte Bedeutung zu, beispielsweise eine solche Organisation zu gründen für die Spurweite N unter Leitung des VEB PIKO Sonneberg mit den Herstellerbetrieben PGH „Eisenbahn-Modellbau", Plauen, Gerhard Schicht, Dresden, Herbert Franzke KG, Köthen, Kurt Dahmer KG, Bernburg, und Herbert Stein KG, Leipzig, sowie für die Spurweite TT unter Leitung der Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, mit den Herstellerbetrieben Herr KG, Berlin-Treptow, und Johannes Gützold KG, Zwickau. Es wird die Aufgabe des neuen Erzeugnisgruppenrats sein, diese Dinge zielstrebig fortzusetzen.
Der Erzeugnisgruppenrat eröffnete anläßlich der Leipziger Frühjahrsmesse 1965 im „Haus der heiteren Muse" in Leipzig eine Arbeitsausstellung. Damit wurde der erste Schritt im Hinblick auf eine Öffentlichkeitsarbeit der Erzeugnisgruppe Modellbahnen und -zubehör getan. Diese Ausstellung diente darüber hinaus dem Erzeugnisgruppenrat, auf der einen Seite gewisse Sortimentslücken und auf der anderen Seite überalterte Artikel besser zu erkennen. Diese Öffentlichkeitsarbeit übertrugen wir in diesem Jahr erstmalig ins sozialistische Ausland, indem die Erzeugnisgruppe eine Ausstellung der Sortimente in Brno (ČSSR) durchführte. Weitere Ausstellungen erfolgten in Budapest und Sofia. Die Erzeugnisgruppe arbeitete auch eng mit dem Deutschen Modelleisenbahn-Verband zusammen. Diese Verbindungen wurden durch die Mitgliedschaft der maßgeblichen Herstellerbetriebe noch vertieft.
Mit Wirkung vom 1. Januar 1967 hat der VEB PIKO Sonneberg als Leitbetrieb der Erzeugnisgruppe Modellbahnen und -zubehör von der VVB Spielwaren als Leitung des Industriezweigs Spielwaren die Planung und Bilanzierung des Gesamtsortiments übernommen. Diese Planung und Bilanzierung wird ab 1. Januar 1968 vom VEB PIKO Sonneberg auch für die Betriebe der Branche Modellbau und Basteln durchgeführt. In diesem Zusammenhang wurde es erforderlich, auch in der Benennung der Erzeugnisgruppe die Zugehörigkeit dieser Betriebe nunmehr offiziell darzustellen. Die Erzeugnisgruppe nennt sich nach der Arbeitsordnung des neuen Erzeugnisgruppenrats nunmehr „Modelleisenbahnen, Modellbau und -zubehör".
Es wäre sicher vermessen, zu behaupten, der bisherige Erzeugnisgruppenrat wäre seinen Aufgaben in jeder Hinsicht nachgekommen oder gar, daß er sie gelöst hätte. In keinem Falle trifft dies hinsichtlich der Zusammenarbeit mit einigen Bezirkswirtschaftsräten zu. Der Verbesserung dieser Arbeit muß das besondere Augenmerk des neuen Rates gelten.

Der neue Erzeugnisgruppenrat setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

Vorsitzender:	Werkdirektor Heinz Horn vom VEB PIKO
Sekretär:	Hermann Wappler, VEB PIKO
Mitglieder:	Herr Auhagen, Firma H. Auhagen KG, Marienberg
	Herr Gützold, Firma Ing. J. Gützold KG, Zwickau
	Herr Kiesewetter, Firma Stärtz & Co., Oybin
	Herr Kollek, Werkdirektor des VEB Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz
	Herr Schiefner, Werkdirektor des VEB VERO, Olbernhau
	Herr Schulz, Vorsitzender der PGH „Eisenbahn-Modellbau", Plauen
Stellvertr. Vorsitzender:	Herr Zeuke, Komplementär der Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin
Mitglieder:	Herr Krätzer, Firma Max Krätzer, Muster- und Formbau, Leipzig
	Herr Krebs, Vorsitzender der PGH HAWEGE, Schönbrunn
	Herr Weidig, Vorsitzender der PGH „Universal", Reinhardsgrimma

Der Erzeugnisgruppenrat stellt sich für 1968 u. a. folgende Aufgaben:

1. Ausarbeitung der prognostischen Entwicklung der Erzeugnisgruppe;
2. Erarbeitung einer Rationalisierungskonzeption;
3. Bildung eines Wissenschaftlich-Technischen Zentrums der Erzeugnisgruppe nach dem Vorbild der Erzeugnisgruppe Puppen;
4. Maßnahmen zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Betriebe, insbesondere Einführung neuer Technologien und die Übertragung von Besttechnologien auf zurückgebliebene Betriebe;
5. Maßnahmen zur Weiterentwicklung und Übertragung der rationellsten Methoden der Produktionsorganisation, besonders unter dem Gesichtspunkt der sich immer mehr und schneller durchsetzenden Datenverarbeitung;
6. Maßnahmen zur rationellsten Gestaltung der wichtigsten Koorperationsbeziehungen innerhalb der Erzeugnisgruppe;
7. Schaffung einer gemeinsamen Absatzorganisation für die Nenngrößen H0 und N durch den Leitbetrieb VEB PIKO Sonneberg und für die Nenngröße TT durch die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin;
8. die in der Rationalisierungskonzeption getroffenen technisch-organisatorischen Maßnahmen sind in wissenschaftlichen Variantenvergleichen ökonomisch zu begründen;
9. Maßnahmen zur Verbesserung der Verpackung und des Werbematerials;
10. Beteiligung aller Herstellerbetriebe der Erzeugnisgruppe Modellbahnen, Modellbau und -zubehör am sozialistischen Wettbewerb des Jahres 1968 auf der Grundlage der Rationalisierungskonzeption.

Ing. HARALD FRITSCH, Leipzig

Bauanleitung für einen Lokomotivschuppen in der Nenngröße TT

Etwa 25 km östlich von Leipzig liegt an der Hauptbahn Leipzig–Dresden eine der ältesten Eisenbahnverbindungen Deutschlands, die Kreisstadt Wurzen. Von Wurzen gehen zwei Nebenbahnstrecken, nach Eilenburg und Grimma, ab. Für einen relativ günstigen Lokeinsatz wurde in Wurzen ein Bahnbetriebswerk errichtet, welches jetzt dem Bahnbetriebswerk Leipzig Hbf Süd als Lokomotivbahnhof unterstellt ist. Der dreiständige Lokomotivschuppen dieses Lokomotivbahnhofs mit seiner Faltwerksdachkonstruktion wurde dem vorliegenden Lokomotivschuppen in der Nenngröße TT zugrunde gelegt.

Bauanleitung

Als Baumaterial werden 2-mm-Sperrholz, Pappe, Zellophan, Leim, diverse Farben u. a. benötigt. Die Fenster werden aus 0,5 mm dicker Pappe ausgeschnitten, weiß gestrichen und mit Zellophan verglast. Sie werden hinter die entsprechenden Öffnungen geklebt. Analog ist bei den Toren und der Tür des Verwaltungsgebäudes zu verfahren. Die Fenster und die Tür des Verwaltungsgebäudes werden genau so vorbereitet und hinter die entsprechenden Öffnungen geklebt.

Nachdem alle Einzelteile entsprechend den vorgesehenen Maßen angefertigt wurden, kann mit dem Zusammenbau begonnen werden. Bei Aufbringen der Gleise auf die Grundplatte 1 ist folgendes zu beachten:

Die Schienen sind vom Schwellenband der 2/1-Schienen zu lösen und auf die Grundplatte 1 aufzubringen; die hierfür erforderlichen Bohrungen müssen bereits vorhanden sein.

In die Grundplatte 1 sind die Stützen 2 und 3 einzuleimen. Danach werden die Rückwände 4, 5 und 6, die Seitenwände 10 und 11 und die Vorderwände 7, 8 und 9 angeleimt.

Der nächste Arbeitsgang ist die Montage der Dachhaut aus den Dachfalten 12 bis 15 und das Anbringen der Rauchabzüge 16. Um die Lokomotivschuppentore beweglich zu gestalten, sind diese mittels Leinewandstreifen einzuleimen, wobei darauf zu achten ist, daß sich die Torflügel 17 nach außen öffnen lassen. Die Wandteile 18, 19 und 20 des Verwaltungsgebäudes können als nächstes angeleimt werden. Als letzter Arbeitsgang der Montage ist die Dachhaut 21 des Verwaltungsgebäudes zu befestigen und der Schornstein 22 anzubringen.

Die Dachflächen des Lokomotivschuppens und des Verwaltungsgebäudes sind schwarz zu streichen, um eine Dachpappeindeckung zu imitieren.

Alle Putzflächen werden hellgelb gestrichen (Plakatfarbe dick auftragen und nach kurzer Trocknungszeit mit einem Borstenpinsel eintupfen). Die Schuppentore werden dunkelbraun gestrichen. Die Dachrinnen sind aus 1-mm-Draht zu fertigen.

Inneneinrichtungen und Beleuchtung können nach Wahl eingebaut werden. Bei Einbau einer Beleuchtung sind in der Grundplatte Löcher für die Beleuchtungsdurchführung vorzusehen.

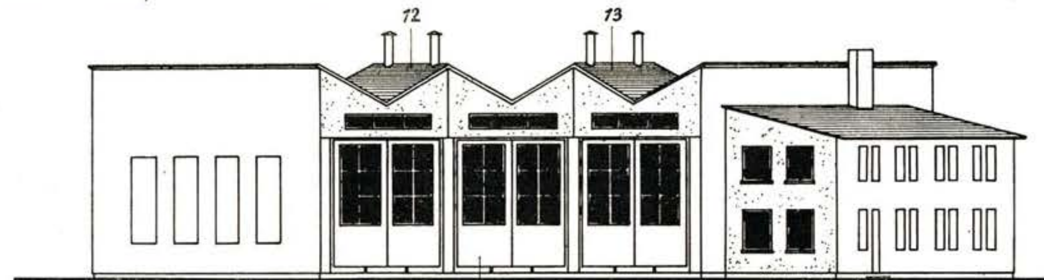
Für den Lokomotivschuppen ist eine Drehscheibe von 200 mm Durchmesser vorgesehen, welche zur Zeit bei mir in Vorbereitung ist.

Stückliste

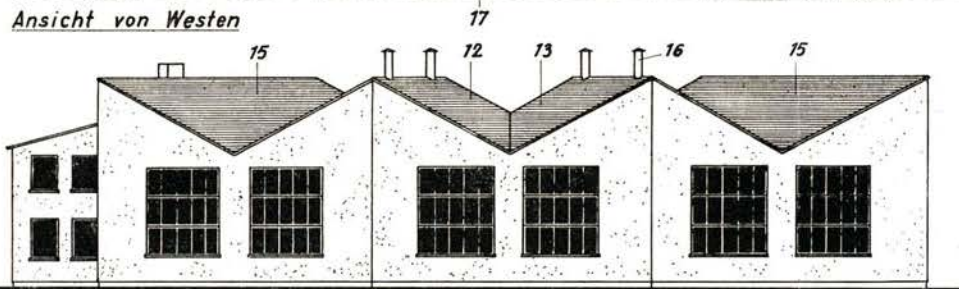
Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Werkstoff	Abmessungen
1	1	Grundplatte	Sperrholz	320 × 240 × 2 mm
2	4	Stützen	Holzleiste	4 × 4 mm, 72 mm lg.
3	4	Stützen	Holzleiste	4 × 4 mm, 72 mm lg.
4	1	Rückwand Gleis 2	Sperrholz	94 × 72 × 2 mm
5	1	Rückwand Gleis 1	Sperrholz	96 × 72 × 2 mm
6	1	Rückwand Gleis 3	Sperrholz	96 × 72 × 2 mm
7	1	Vorderwand Gleis 2	Sperrholz	42 × 24 × 2 mm
8	1	Vorderwand Gleis 1	Sperrholz	44 × 24 × 2 mm
9	1	Vorderwand Gleis 3	Sperrholz	44 × 24 × 2 mm
10	1	Seitenwand (südliche)	Sperrholz	234 × 73 × 2 mm
11	1	Seitenwand (nördliche)	Sperrholz	234 × 73 × 2 mm
12	2	Dachfalte	Sperrholz	240 × 55 × 2 mm
13	2	Dachfalte	Sperrholz	240 × 55 × 2 mm
14	1	Dachfalte	Sperrholz	240 × 57 × 2 mm
15	1	Dachfalte	Sperrholz	240 × 57 × 2 mm
16	4	Rauchabzug	Rundholz	4 ∅, 14 mm lg.
17	6	Torflügel	Sperrholz	44 × 18 × 1 mm
18	1	westl. Stirnwand Verwaltungsgeb.	Sperrholz	58 × 40 × 2 mm
19	1	östl. Stirnwand Verwaltungsgeb.	Sperrholz	58 × 40 × 2 mm
20	1	Längswand Verwaltungsgeb.	Sperrholz	180 × 48 × 2 mm
21	1	Dachfläche Verwaltungsgeb.	Sperrholz	188 × 44 × 2 mm
22	1	Schornstein	Holzleiste	4×7 mm, 20 mm lg.

Verwendete Literatur

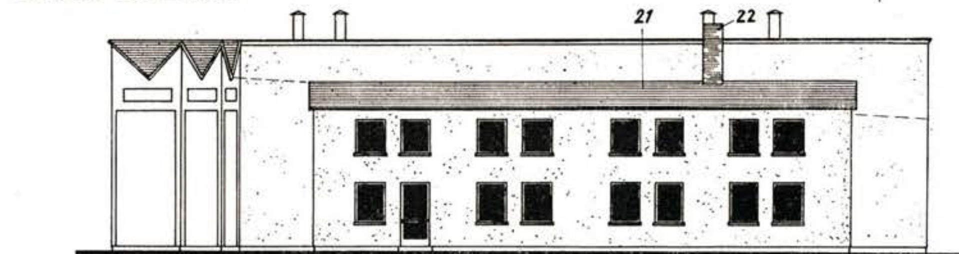
Artikel von Ing. Günter Fromm aus „Der Modelleisenbahner" 8/1965, Seite 233.



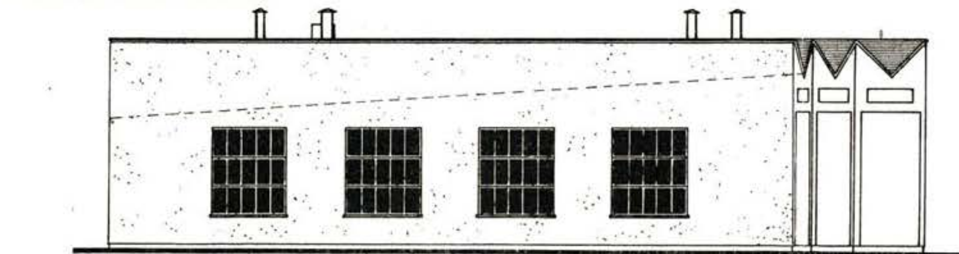
Ansicht von Westen



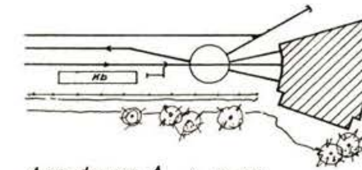
Ansicht von Osten



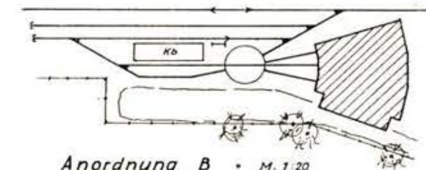
Ansicht von Süden



Ansicht von Norden

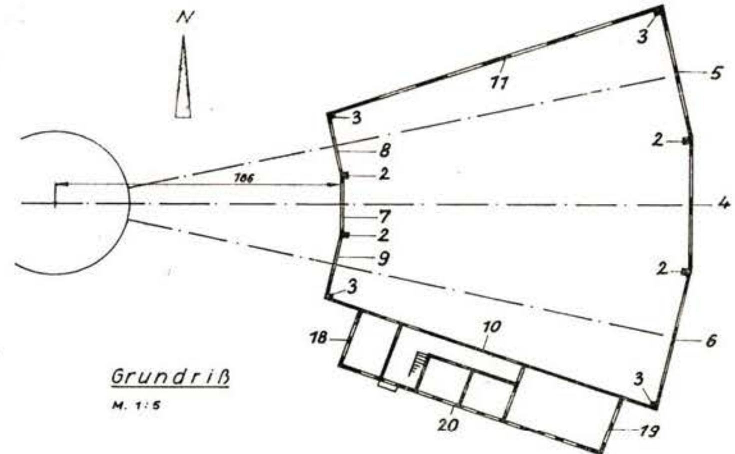


Anordnung A • M. 1:20



Anordnung B • M. 1:20

Weitere Anordnungsmöglichkeiten entsprechend Platzverhältnissen.

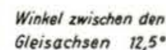


Grundriß
M. 1:5

1967	Datum	Name			Nenngröße
Gezeichn.	20.10.	[signature]		Ing. H. Fritsch Leipzig	TT
Geprüft	21.10.	[signature]			
Maßstab 1:2,5 1:5, 1:20	Lokomotivschuppen Ansichten, Grundriß, Anordnung			Zeichnungs-Nr. 1	

Bohrung ⌀ 2

Gleisachse



1 M. 1:2,5

a = anpassen an Teile 1, 4÷9





6,25° anfasen



6,25° anfasen

6,25° anfasen



6,25° anfasen



anfasen wie Teil 3



wie Teil 5, aber spiegelgleich!

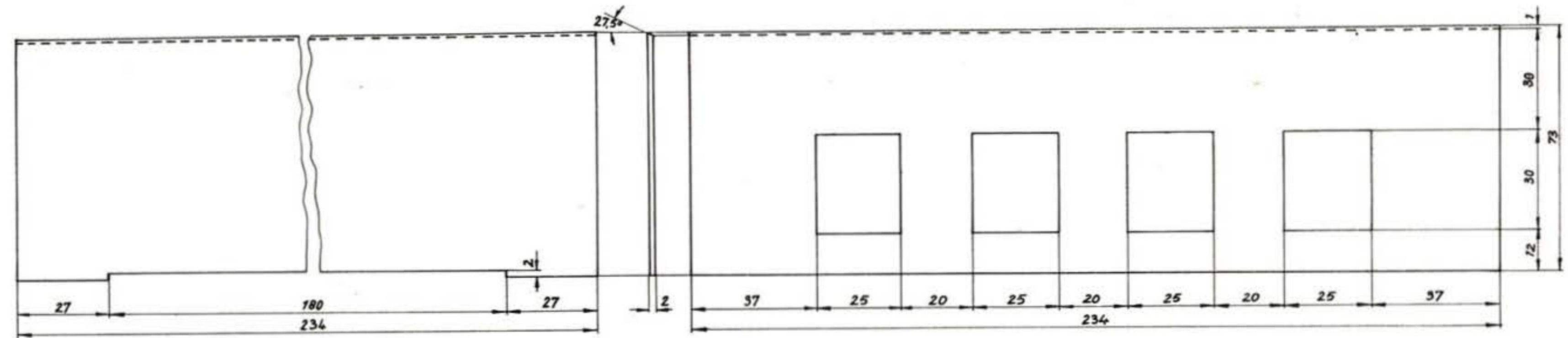


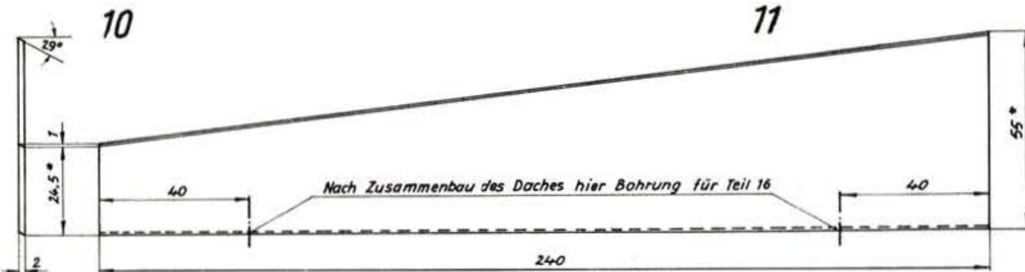
wie Teil 8, aber spiegelgleich!

6,25° anfasen

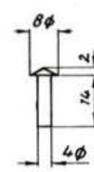


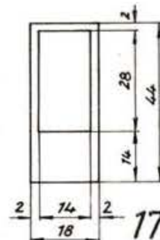
1967	Datum	Name		Ing. H. Fritsch Leipzig	Nenngröße TT
Gezeichn.	23. 10.	[signature]			
Geprüft	24. 10.	[signature]			
Maßstab 1:2 1:2,5	Lokomotivschuppen Einzelteile 1÷9			Zeichnungs-Nr. 2	

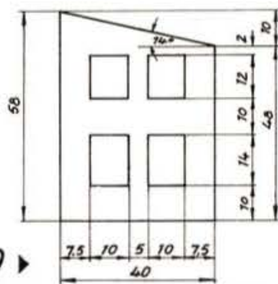




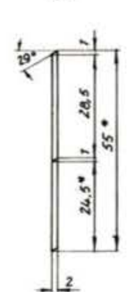
* Für die Innenfalten der Schiffe 1 u. 3 (je ein Teil 12 u. 13) betragen diese Maße 25,5 bzw. 56 mm.



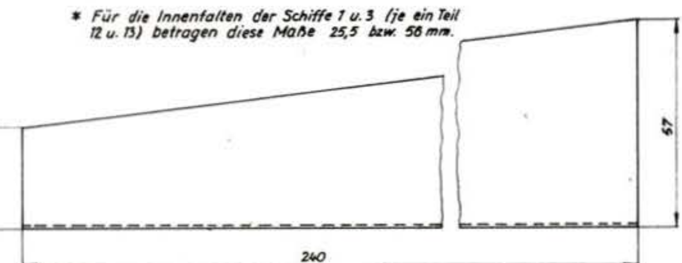


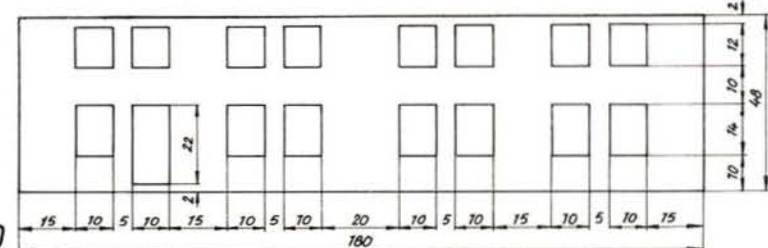


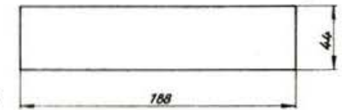
Teil 19 gleiche Abmessungen wie Teil 18, jedoch spiegelgleich!

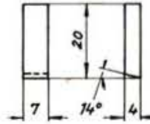


Abmessungen von Teil 13 wie Teil 12. Abfasung aber beachten!

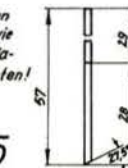








Abmessungen von Teil 15 wie Teil 14. Abfasung beachten!



1967	Datum	Name		Ing. H. Fritsch Leipzig	Nenngröße TT
Gezeichn.	25.10.	[signature]			
Geprüft	27.10.				
Maßstab 1:2 1:5	**Lokomotivschuppen** Einzelteile 10 ÷ 22			Zeichnungs-Nr. 3	

Vierachsiger offener Wagen 00u (00uw) der Deutschen Reichsbahn

Dieses Fahrzeug, ehemaliger Gattungsbezirk Saarbrücken, ist wie der GG-Wagen Nr. 21 50 188 6001-K[1] bis 21 50 188 6125-K[1] französischen Ursprungs (siehe auch Übersichtszeichnung im Maßstab H0, „Der Modelleisenbahner“, Heft 4/1966, Seiten 106/107). Beide Gattungen gleichen sich bis auf das Sprengwerk und die Anordnung der Querträger im Laufwerk und Untergestell in allen wesentlichen Maßen, was den seltenen Fall einer äußerst rationellen Serienfertigung im Waggonbau darstellt. Die Gattung des 00u-Wagens setzt sich aus drei Untergruppen zusammen, die sich aber nur in der Höhe des Wagenkastens unterscheiden:

1. 1000 mm hohe Bordwände (Umbau), Stückzahl 438 Wagen[2]
2. 1400 mm hohe Bordwände (Ursprungsbauart), Stückzahl 36 Wagen[2] (00u Nr. 21 50 593 9000-K[1]...) und
3. 500 mm hohe Bordwände, Stückzahl 27 Wagen[2] (00nu Nr. 21 50 426 3000-K[1]...).

Die Fahrzeuge sind zur Beladung mit Schüttgütern geeignet. Jedoch wird eine universellere Einsatzfähigkeit vermindert, da sich die Stirnborde nicht kippen lassen.

Der hier beschriebene Wagen wurde um 1955 in einer Stückzahl von 550 auf 1 m Ladehöhe umgebaut, mit 4-mm-Blechwänden und Hik-G-Bremse (bei 450 Fahrzeugen) ausgerüstet. die 1 m hohen Türen sind z. T. neu gefertigt, stammen aber hauptsächlich vom ehemals 10türigen 00ru (Nr. 21 50 591 6001-K[1] bis 21 50 591 6999-K[1]), der in der Folgezeit mit 6 großen Türen ausgerüstet wurde und Seiten- sowie Stirnwandbeblechung an Stelle der Holzverschalung erhielt. In der Übersichtszeichnung wurden in Abwandlung des Vorbildes die Bordwände mit Holzauskleidung gezeichnet, um das Modell im Aussehen zu beleben. Der Fußboden ist mit Kiefernholzbrettern, 56 mm dick, ausgelegt. Das Untergestell ist voll genietet ausgeführt und weist eine gewisse Übereinstimmung mit der preußischen Länderbauart auf. Es besteht aus U-Profil 26 (zwei äußere und mittlere Langträger sowie zwei Kopfstücke), 8 Querträgerhälften aus Preßstahl und 2 Drehpfannenträgern mit Tellerdrehpfannen.

Zur Erreichung der Tragfähigkeit und Versteifung des Untergestells ist ein Tiefensprengwerk aus Rundstahl, ∅ 40 mm in 4 Ebenen (äußere und mittlere Langträger) angeordnet. Das Sprengwerk ist durch Spannschlösser nachstellbar:

Das Kastengerippe ist wie folgt gefertigt:

4 Eckrungen	Winkelstahl 110/110
8 Seitenwandzwischenrungen	U NP 80
8 Türrungen	Doppel-U NP 100
2 Mittelrungen	Doppel-U NP 100
4 Stirnwandzwischenrungen	Winkelstahl 85/120
2 Stirnwandoberrahmen	Winkelstahl 85/120
Oberrahmen	Winkelstahl 60/60
4 zweiflüglige Stahlblechtüren	

Für das Laufwerk wurden Flachrahmen-Drehgestelle der Bauart Diamond verwendet, die in ihrer Ursprungsform nur einseitige Abbremsung zulassen, was zu einer hohen seitlichen Beanspruchung der Lagerschalen beiträgt. Die Radsätze sind im Rahmen fest geführt. Die Abfederung wird allein durch Schraubenfedern in der Drehgestellwiege übernommen. Alle Wagen haben durchgehende Zugeinrichtung mit einer Bruchlast der Kupplungslaschen von 65 Mp.

Vier Hülsenpuffer mit einem Tellerdurchmesser von 380 mm und einer Federendkraft von 16 Mp werden als Stoßeinrichtung verwendet. Die Wagen mit 500 und 1400 mm hohen Bordwänden sind (wie der GG-Wagen französischen Ursprungs) mit einer Westinghouse-Bremse (G-P-Wechsel und 8″ Bremszylinderdurchmesser) ausgestattet. Bei den umgebauten Wagen wurde die veraltete Bauart entfernt und durch die oben genannte ersetzt. Der Wagenkasten ist mit Bitumen rot, das Untergestell und die Kopfstücke sind mit Bitumen schwarz gestrichen. Die Ausmusterung der gesamten Wagengattung soll bis Ende 1969 abgeschlossen sein.

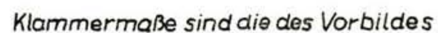
Technische Daten

alte Betriebsgattung	OOu (OOuw) 47–10–01···47–16–04
neue Kennzeichnung	21 MC RIV 50 DR 593 9201-K[1] ··· 21 MC RIV 50 DR 593 9744-K[2]
zum Beispiel	21 MC RIV 50 DR 593 9418-3
Baujahr	um 1920
Hersteller	Frankreich
Heimat-Raw	Raw „8. Mai“ Eberswalde
Länge über Puffer	12,300 m
Länge Wagenkasten	11,000 m
Seitenwandhöhe	1,005 m
größte Wagenhöhe	2,480 m
Breite, Untergestell	2,580 m
größte Wagenbreite	2,780 m
Höhe Fußbodenoberkante über SO	1,245 m
Ladelänge	10,992 m (Holzwände 10,920 m)
Ladebreite	2,572 m (Holzwände 2,500 m)
Ladefläche	28,27 m^2 (Holzwände 27.30 m^2)
Ladehöhe	1,000 m
Laderaum	28,27 m^3
Seitenwandtüren	zweiflüglig
Anzahl je Seite	2
lichte Breite	1,430 m
lichte Höhe	1,000 m
Drehzapfenabstand	8,000 m
Drehgestell	Bauart Diamond, zweiachsig
Achsstand	1,683 m
Achszahl	4
Laufkreisdurchmesser	0,850 m
Achslagerbauart	Gleitachslager
Achsschenkelmittenabstände	1,905 m
Gesamtachsstand	9,683 m
Abfederung	8 Schraubenfedern ∅ 30 210 mm Länge unbelastet
Bremsbauart	Hikgl 12″ mit Bremsgestängesteller
Lastwechselumstellvorrichtung	mechanisch, zweistufig
Abbremsung	einseitig
Bremsklotzbauart	geteilt
Bremsgewicht, leer	15 Mp
Bremsgewicht, beladen	24 Mp
Umstellgewicht	22 Mp
höchste zul. Geschwindigkeit	75 km/h
kleinster befahrbarer Radius	150 m
Eigenmasse	15 000 kg
Tragfähigkeit	32 t
Lademasse	30 t
Lastgrenze	ABC 32 Mp
Achslast	11,75 Mp
Meterlast	3,8 Mp/m

[1] Selbstkontrollziffer

[2] Die Stückzahlen beziehen sich auf den Bestand der Deutschen Reichsbahn vom 15. September 1967

91 (10920)
12 (1430)
DR
20,5 (2480)
19 (2250)
F.O.K.
9 (1060)
10,5 (1245)
18,5 (2200)
ϕ 7 (850)
14 (1883)
12,5 (1500)
66,5 (8000)
12,5
5,5 (650)
102,5 (12300)
12 (1435)
23 (2780)
21,5 (2580)
20,5 (2500)
14,5 (1750)
10 (1180)
1,5 (150)



OOuw	Datum	Name	Klaus Uhlemann 22 Greifswald W.-Schlaack-Str. 10	TT
gez.:	23. IX.	Uhlemann		
gepr.:	30. IX.	Uh		
M 1:1	Offener Wagen ohne Handbremse		Zeichnung Nr.: 2/1967	

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Hennigsdorf b. Bln.

Unter der Leitung von Herrn Günter Nagel, An der Wildbahn 18, hat sich eine neugegründete Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Leipzig

Die VI. Leipziger Modelleisenbahn-Ausstellung wurde von über 52 000 Interessenten besucht. Am Sonntag, dem 4. Februar 1968, führt die AG „Friedrich List" für ihre Mitglieder eine Sonderfahrt nach Oberhof durch. Unkostenbeitrag 6,– Mark. Meldungen in der Geschäftsstelle Leipzig Hbf, Quergang.

Greifswald

Herr Gerhard Berndt, Loitzer Str. 47, ist Leiter einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat. Weitere Interessenten können sich noch melden.

Bad Frankenhausen

Herr Klaus Bauersfeld, Kurstr. 1, hat sich mit einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft unserem Verband angeschlossen.

Wer hat – wer braucht?

2/1 Suche von Märklin folgende Loks zu kaufen: 1 SK 800, 1 HR 800 sowie 1 HS 800 (auch defekt) Spur H0.

2/2 Suche Miba-Hefte 1–4/1962, Heft 1/1964 und Hefte 7–8/1964, Katalogmaterial (H0). Biete Miba-Hefte 11, 13, 14/1963, 16/1963 und 4/1965.

2/3 Suche BR 38 (P 8) von Liliput und E 94 (Liliput-Fleischmann – Märklin-Hamo).

2/4 Suche Modelleisenbahnkalender 1967.

2/5 Biete zum Tausch Trix-Expreß Wagen 1 0m Güterwagen, 1 Packwagen ähnlich Pwi 30, Farbe grün, 1 Personenwagen Bi 30, Farbe rot. Suche 2 00T Selbstentladewagen evtl. auch 3 Kesselwagen.

2/6 Suche Schnellzug-Stromlinien-Lok mit Tender, 2 'C 2' – Achsfolge, Fabr. Märklin, Katalog-Nr. 3007 bzw. SK 800. Biete zur Auswahl Fleischmann BR 80 (fabrikneu), Fleischmann D-Zug-Wagen, Märklin D-Zug-Wagen oder Kataloge von Fleischmann, Märklin, Trix und andere der Jahre 1936 bis 1967. Auch Kauf erwünscht.

2/7 Suche „Signal"-Hefte bis einschl. III., dann Hefte 1, 3, 4, 13. „Modelleisenbahner" Hefte 3, 4, Jahrgang 1962, Egger-Feldbahnlok und Wagen.

2/8 Suche Märklin-, Bing- und Carette-Eisenbahnen in den Spurweiten 0, I, II und größer, sowie Schiffe, Automobile und Flugzeuge (Modelle aller Größen).

Für die Mitglieder unseres Verbandes stehen noch beiderseitig isolierte Metallradsätze (H0) zur Verfügung. Preis 0,30 M. Bestellungen der AG sind an die Bezirksvorstände zu richten.

Helmut Reinert, Generalsekretär

Transportaufgaben im Außenhandel gut bewältigt

Die Realisierung der Außenhandelsverträge im Export und Import stellte an das Verkehrswesen der Deutschen Demokratischen Republik im vergangenen Jahr hohe Anforderungen. Dabei bildete das IV. Quartal 1967 den absoluten Schwerpunkt, weil nicht nur die zusätzlichen Erntegütertransporte, sondern auch im Rahmen der Einhaltung der Wettbewerbsverpflichtungen im Export anläßlich des 50. Jahrestages der Großen Sozialistischen Oktoberrevolution und eines weit über dem Durchschnitt liegenden Güteraufkommens in den Monaten November und Dezember Außenhandelstransporte in erhöhtem Umfange durchzuführen waren.

Das Verkehrswesen ist diesen großen Aufgaben voll gerecht geworden.

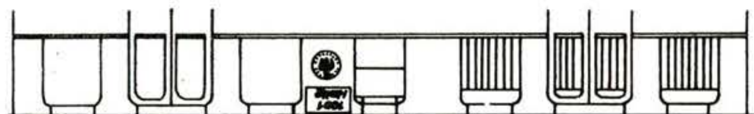
Ich beglückwünsche die Werktätigen aller Verkehrsträger, die Transportausschüsse aller Ebenen und ihre Arbeitsorgane (Transportbeauftragte bei den Räten der Kreise/Städte, Transportbüros bei den Räten der Bezirke bzw. beim Magistrat von Groß-Berlin, Büro des Zentralen Transportausschusses) sowie die Mitarbeiter des VEB Deutrans, die alle gleichermaßen Anteil an dem guten Ergebnis haben, zu diesem Erfolg. In meinem Namen und im Namen des Ministers für Außenwirtschaft der Deutschen Demokratischen Republik spreche ich den Dank und die Anerkennung für die hervorragende Leistung bei der Bewältigung der Transportaufgaben im Außenhandel aus.

Dr. Kramer, Minister für Verkehrswesen und Vorsitzender des Zentralen Transportausschusses

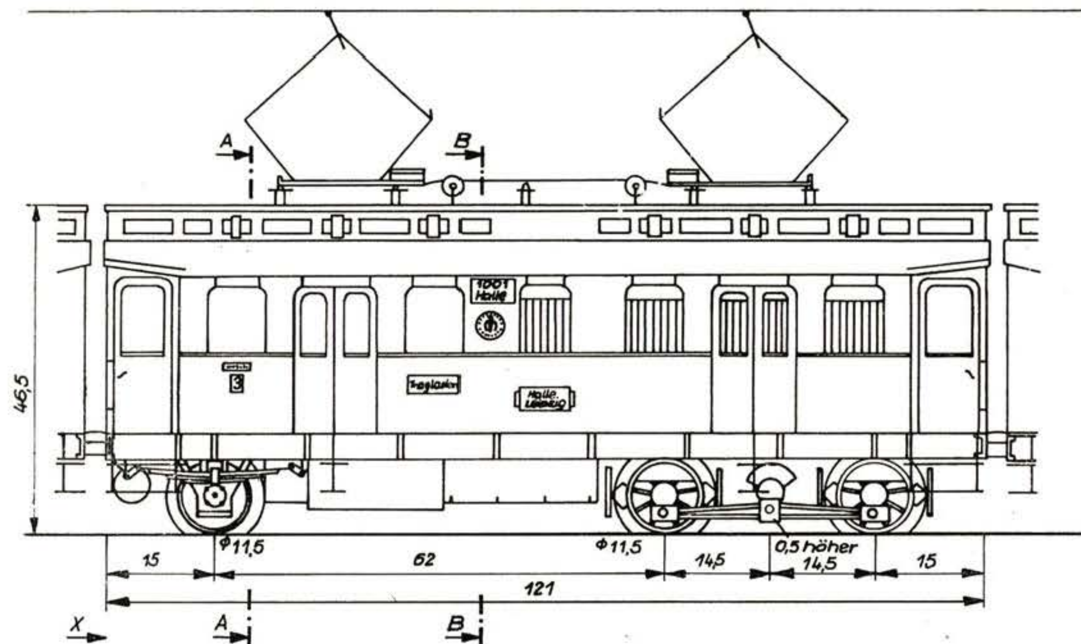
---

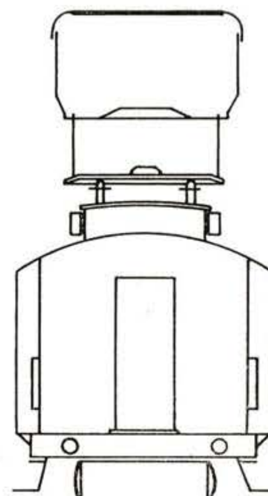
Ing. HELMUT KLAUSS, Leipzig

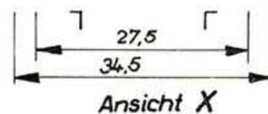
Bauplan des dreiteiligen Triebwagens ET 87 01 in der Nenngröße H0

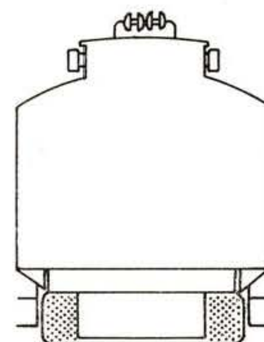


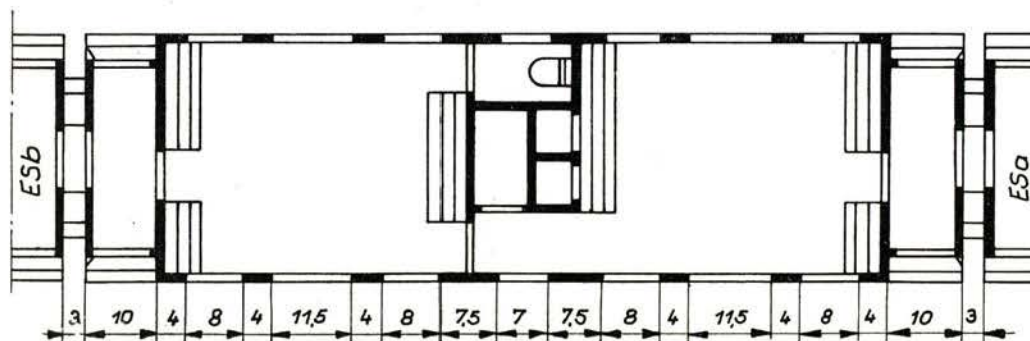
verdeckte Fensterreihe





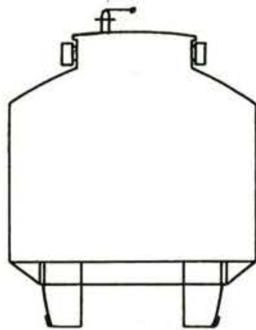




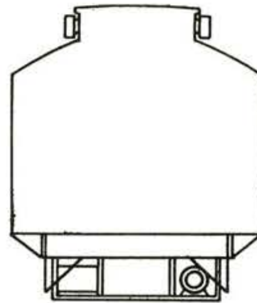


V_{max} 65 km/h

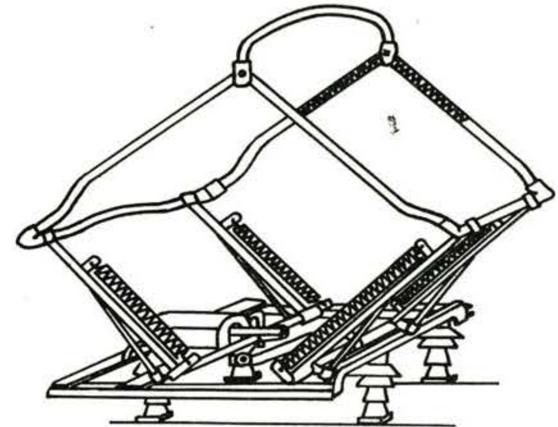
1967	Datum	Name	Helmut Klauss 703 Leipzig	HO
gez.	24.4.			
gepr.				
M 1:1	ET 87 01 ex ET 1001 Achsfolge 2'1 + B'1 + 12'		01.1/1967	



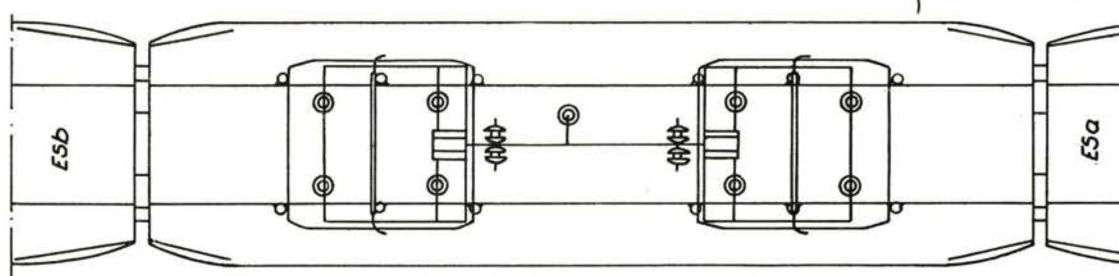
Schnitt B-B
(Schaltschütze)



Schnitt C-C
(Batterie- und Motor-Generator)

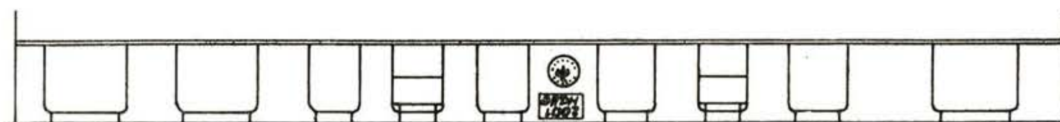


unmaßstäbliche Perspektivzeichnung
des Originalstromabnehmers

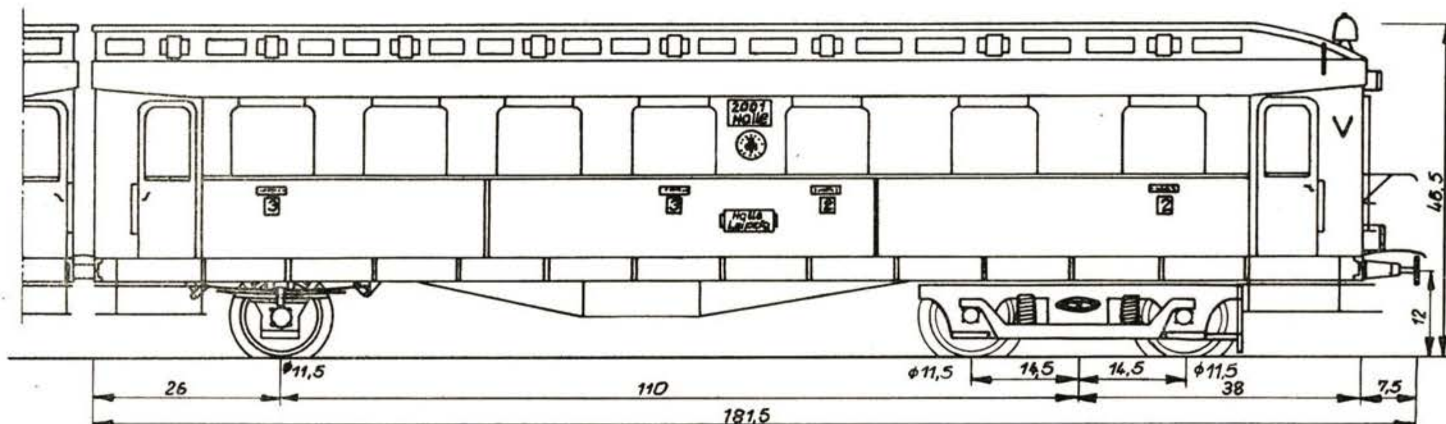


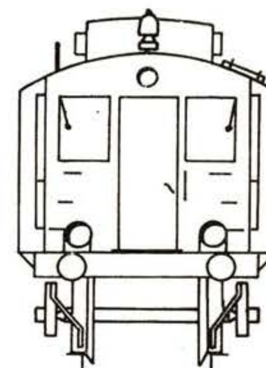
Beschriftung:
PwC 3 ietr elT
45,63t
Kk pbr
8 Pl.
11,000 m
42,520 m Lüp

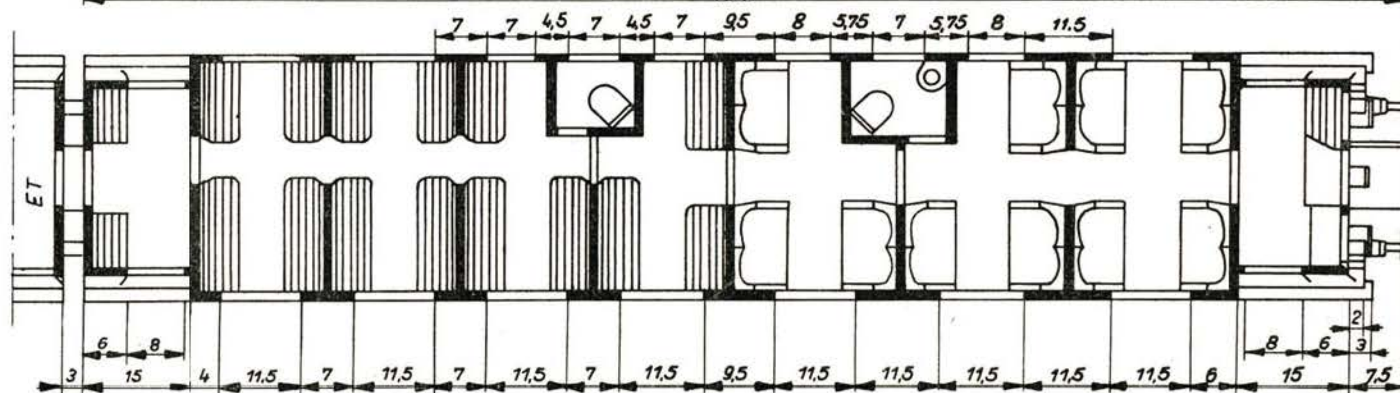
1967	Datum	Name	Helmut Klauss 703 Leipzig	HO
gez.:	24.4.			
gepr.:				
M 1:1	ET 8701 ex ET 1001 Achsfolge 2'1 + B'1 + 12'		01.2/1967	



verdeckte Fensterreihe

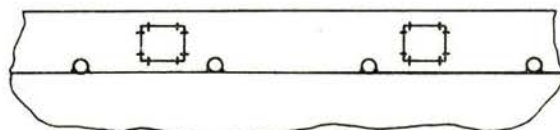






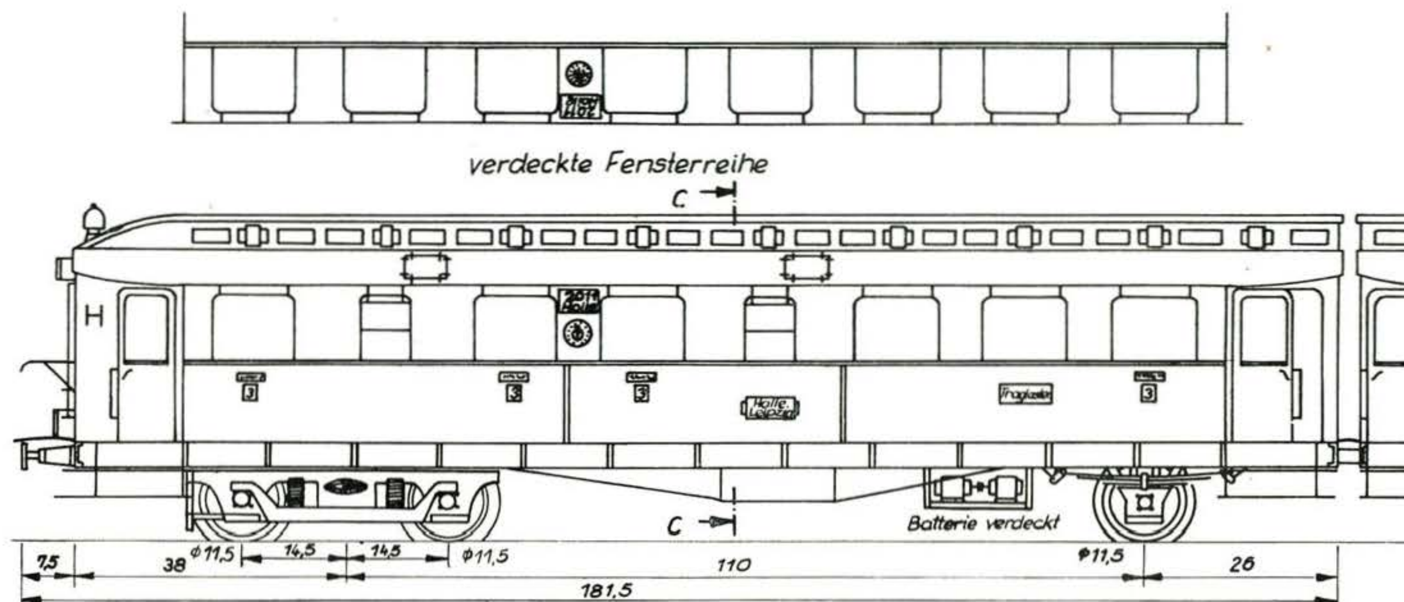
Beschriftung:

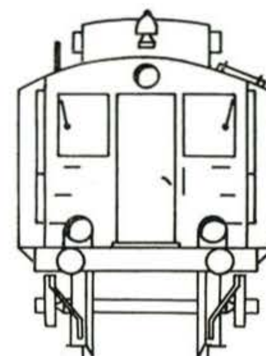
BC 3 ie el Sa
26,06 t
Kkpbr
57 Pl.
15,760 m
42,520 m Lüp

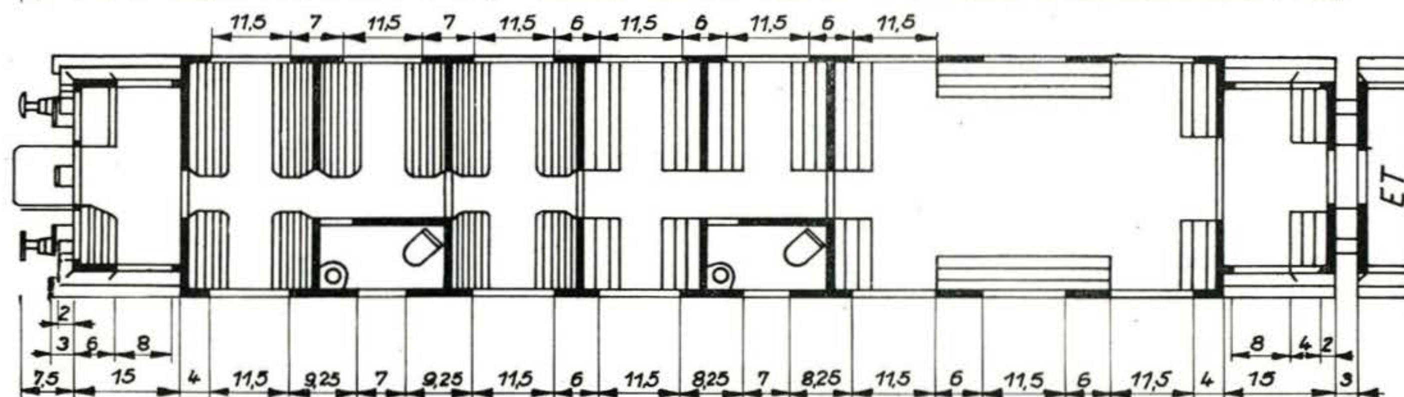


Ausschnitt der Dachdraufsicht

1967	Datum	Name	Helmut Klauss 703 Leipzig	H0
gez.:	24.4.			
gepr.:				
M 1:1	ET 87 01 ex ESa 2001 Achsfolge 2'1 + B'1 + 12'		01. 3/1967	

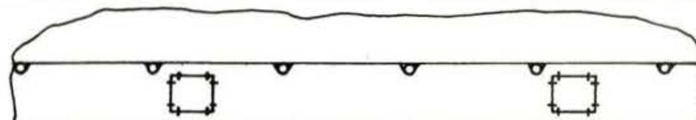






Beschriftung:

CC3ietr elSb
26,74t
Kkpbr
61 Pl.
15,760m
42,520m Lüp



Ausschnitt der Dachdraufsicht

1967	Datum	Name	Helmut Klauss 703 Leipzig	H0
gez.:	24.4.			
gepr.:				
M 1:1	ET 8701 ex ESb 2011 Achsfolge 2'1 + B'1 + 12'		01.4/1967	


TT
Zeuke

WISSEN SIE SCHON ...

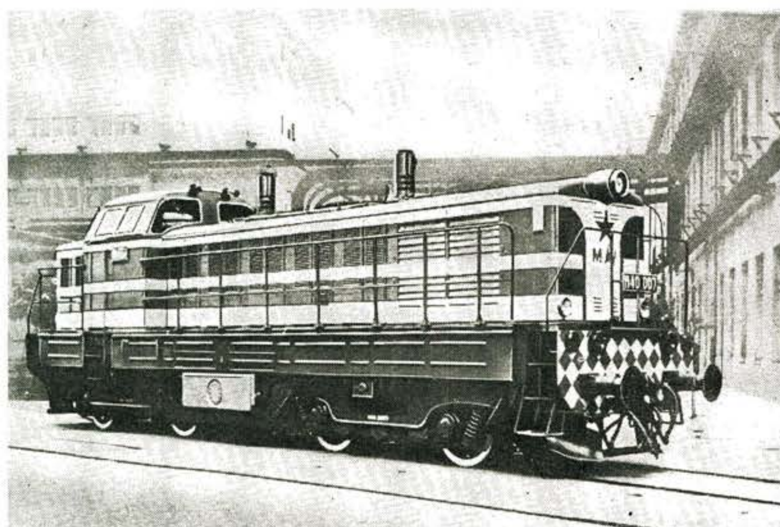
● *daß bei der Österreichischen Bundesbahn auf verschiedenen größeren Bahnhöfen (Wien, Linz, Graz, Salzburg, Innsbruck) regelmäßig Sonn- und Feiertags-Gottesdienst abgehalten wird? Die Ankündigung dazu findet man auf einem der Fahrplanblätter im amtlichen Kursbuch (Ausgabe 1966/1967).*

Dipl.-Ing. E. Wohllebe, Dresden

● *daß die Firma Ganz-Mavag (Ungarische Volksrepublik) 20 dieselelektrische Lokomotiven nach Kuba liefern wird? Die Maschinen vom Typ DVM 8 haben einen 1000-PS-Dieselmotor.*

Foto: G. Köhler, Berlin

▼



● *daß gegenwärtig die Eisenbahnen in der UdSSR 92 Prozent ihrer gesamten Beförderungsleistungen mit Diesel- und Elektrolokomotiven bewältigen? Die tägliche Durchschnittsfahrleistung einer Ellok der sowjetischen Eisenbahnen beträgt bei einer Einsatzzeit von 21 Stunden 1343 km. Mit nahezu 27 000 km besitzt die Sowjetunion das längste elektrifizierte Streckennetz der Erde, wobei das gesamte Netz in der UdSSR augenblicklich 130 0000 km Haupt- und 100 000 km Nebenstrecken umfaßt.*

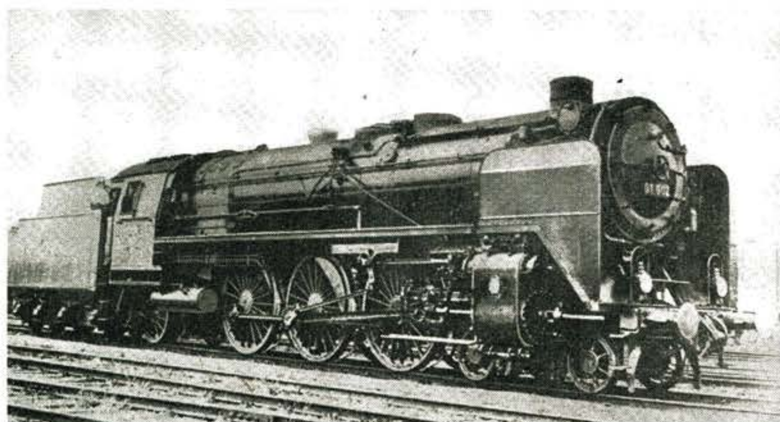
● *daß nun auch in der Hauptstadt Mexikos eine U-Bahn gebaut wird? Die gesamte Strecke wird nach Fertigstellung über 32 km betragen. Auf den ersten Bauabschnitten soll bereits im Juni 1969 der Betrieb aufgenommen werden, während der letzte Teil im Oktober 1970 für den Verkehr freigegeben werden soll.*

Reinfried Knöbel, Dresden (2 Meldungen)

● *daß der größte Eisenbahntransport auf dem Kontinent im Oktober 1967 von Mülheim (Ruhr) nach Tertre in Belgien erfolgt sein soll? Befördert wurde ein 22 m langer und 304 t schwerer Konvektor auf einem 20achsigen Schwerlastwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h. Die viertägige Reise wurde ein Jahr lang vorbereitet.*

Die Lokomotive 01 002 entspricht der Ursprungsausführung. Sie hat im Gegensatz zu der im Heft 7/1967, Seite 214, abgebildeten Lokomotive 01 018 noch die kleineren Windleitbleche. Die 01 018 gehört schon zur sogenannten Standardausführung. Außerdem fehlte bei den ersten Lokomotiven dieser Baureihe noch die Lichtmaschine, so daß sie mit Petroleum-Lampen fuhren.

Fotobeschaffung: Ing. Günther Fiebig, Dessau



BUCHBESPRECHUNG

Zu neuen Horizonten

HEINZ MIELKE

transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

332 Seiten, Format A 4, Halbleinen, zellophaniert, 15,80 M, erscheint im Januar 1968

In dieser zusammenfassenden Darstellung über die bisherigen Leistungen der Weltraumfahrt und die aufsehenerregenden Entdeckungen spannt der Autor einen weiten Bogen in räumlicher und zeitlicher Hinsicht. Räumlich wird der Leser von der untersten Schicht der Erdatmosphäre gleichsam immer höher hinausgeführt bis in die Tiefe des kosmischen Raums. Er lernt die wesentlichsten Vorgänge in der Troposphäre kennen, in der sich das Wettergeschehen unseres Planeten abspielt, dringt dann bis in die Hochatmosphäre vor und erfährt, welchen Schutz sie einerseits dem irdischen Leben bietet und welches Hindernis sie andererseits für die Erkundung der kosmischen Umwelt ist. Zur Erklärung der physikalischen Bedingungen in der Hochatmosphäre werden die Geschehnisse auf der Sonne beschrieben.

Um nun die störenden Einflüsse der Erdatmosphäre auszuschalten, stößt der Mensch in den außerirdischen Raum vor, erforscht den natürlichen Erdtrabanten, den Mond, und richtet eines Tages dort im Kosmos Raumstationen ein. Von hier aus wird er schließlich die Nachbarplaneten Venus und Mars zu ergründen suchen und weitere Aufschlüsse teils über das Planetensystem und andere Welten, teils auch über den Heimatplaneten selbst zu gewinnen trachten. In dieser logischen Gedankenkette rundet sich das Bild, das der Autor für den Leser zu zeichnen versteht. Dabei berührt er verschiedene naturwissenschaftliche Zweige, wie Meteorologie, Aeronomie, Astrophysik, Sonnenphysik, Astronomie, um nur die wichtigsten zu nennen.

Etwa vier Jahrhunderte Forschung erlebt der Leser nach, von der Zeit Galileis, der 1610 die ersten Jupitermonde entdeckte, bis zur Jetztzeit, ja, selbst bis in das 21. Jahrhundert, wenn Raumstationen entweder die Erde umkreisen oder auf der Mondoberfläche zur Verfügung stehen. Naturgemäß werden die letzten zehn Jahre seit dem Start des ersten künstlichen Erdsatelliten Sputnik 1 ausführlicher behandelt.

H0-ANLAGE

DIPL.-ING. H. FAIST

Am linken Ende des Hauptbahnhofs der Anlage von Dipl.-Ing. H. Faist aus Magdeburg befinden sich Abstellgleise und für die künftig elektrisch befahrene Bergstrecke ein einfach gehaltenes Bahnbetriebswerk. Die Fachwerkbrücke (rechts hinten) wird hier im Gleisbogen durch Portale abgestützt.

Foto: Dipl.-Ing. H. Faist



H0-ANLAGE

GÜNTHER FEUEREISSEN

Aus ungewohnter Perspektive wird hier ein Teil der Modellbahnanlage von Günther Feuereißen aus Plauen fotografiert. Das selbstgebastelte Flugzeugmodell der TU 114 läßt sich gut mit dem Eisenbahn- und Straßenverkehr auf der Anlage kombinieren.

Foto: Erich Feuereißen



H0-ANLAGE

HASSO MÜLLER

Die Hauptplatte der Heimanlage von Hasso Müller aus Greifswald ist 2,50 × 1,25 m groß, dazu kommt ein 1,30 × 1,25 m großes Ansatzteil, auf dem sich ein Bahnbetriebswerk sowie Wagenabstell- und Gütergleise befinden (siehe Bild). Das Motiv der Anlage ist eine zum Teil zweigleisige Hauptbahn mit einer Nebenbahn, die durch zwei Schleifen zu einem 18 cm höher gelegenen Bergbahnhof führt, der aber ebenfalls Durchgangsfahrten ermöglicht. Bei der Gestaltung der Hintergrundkulisse ist Herr Müller einen ungewöhnlichen Weg gegangen: Aus illustrierten Zeitungen wurden geeignete farbige Seiten herausgeschnitten und auf die ungemusterte Seite eines längeren Tapetenstreifens geklebt. Hierbei kann man verblüffende Wirkungen erzielen.

Foto: Hasso Müller



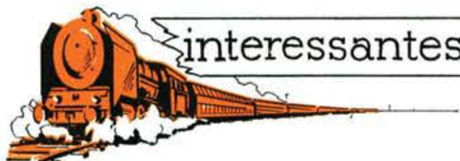
H0-ANLAGE

HORST WINKELMANN

Seit 1961 baut Horst Winkelmann aus Zwickau an seiner 3,50 × 1,10 m großen Anlage. Sein besonderes Interesse gilt dem Triebfahrzeugbau. Es entstanden bisher Lokomotiv- und Triebwagen-Modelle folgender Baureihen: 99^{5}, 99^{56}, 99^{59}, 83, 38^{10-40}, 298 (ÖBB), V 200 (läuft bei der DR als V 180), V 180, T 678.0 (ČSD), E 11, E 10.10 (ÖBB), E 646 (FS), VT 137 561, VT 133 523, ETA 177 und eine Lorenbahn mit zwei Lokomotiven für 9-mm-Spur. Außerdem stehen noch acht handelsübliche Triebfahrzeugmodelle zur Verfügung. Das Bild zeigt einen Personenzug, der von der Diesellok V 200 (bei der DR als V 180) gezogen wird, auf der eingleisigen Hauptbahnstrecke. Die Lok 99 571 bewältigt hauptsächlich den Güterverkehr auf der Schmalspurstrecke.

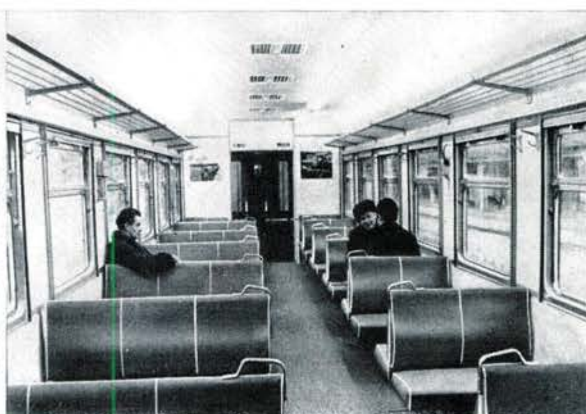
Foto: Horst Winkelmann





interessantes von den eisenbahnen der welt + +





▲

Bild 1 Dieser in Riga gebaute Dieseltriebwagenzug ist für den Nahverkehr in der Sowjetunion bestimmt. Zwei Motoren mit je 730 PS Leistung verleihen dem Zug Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h. Das rechte Bild zeigt das Innere eines Wagens.

Fotos: Zentralbild



◄

Bild 2 Zwei elektrische Neubaulokomotiven mit der Achsfolge Co'Co' der Norwegischen Staatsbahnen (NSB) im Bahnhof Narvik. Die Loks werden zur Beförderung der schweren Erzzüge zwischen Kiruna und Narvik in Doppeltraktion eingesetzt. (Die Aufnahme wurde am 28. Juni 1967 bei Mitternachtssonne gemacht.)

Fotobeschaffung: Manfred Loos, Berlin





Bild 3 Elektrischer Triebwagenzug der Baureihe 475.0 der ČSD auf dem Bahnhof Praha Stred.

Foto: Wolfgang Nitzsche, Dresden



Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

40 Jahre Baureihe 24

40 лет серий паровоза типа 24

40 Years existence of series 24

40 ans pour la locomotive de la série 24

Wenn alle Modelleisenbahner das Jubiläumsjahr der Vorbilder ihrer Modell-Lokomotiven feierten, würde das Jahr 1968 ein „Feierjahr" werden. Denn welcher Modelleisenbahner, der in der Nenngröße H0 eine Anlage betreibt, hat nicht ein Modell der Baureihe 24 auf dieser zu laufen.

Die Lokbaufirma Schichau lieferte im Jahre 1928 mit den Fabriknummern 3116 und 3125 die Lokomotiven 24 001 bis 24 010 ab. Somit ist diese Baureihe 40 Jahre alt. Insgesamt wurden bis 1939 95 Lokomotiven von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Die Anzahl der bisher gebauten Modell-Loks dieser Baureihe ist jedoch weitaus größer. Ihre Beliebtheit dürfte in ihrer vielseitigen Einsetzbarkeit auf Anlagen aller Art liegen, wie dies beim Vorbild auch der Fall war. Bei der Deutschen Reichsbahn sollten die Lokomotiven der Baureihe 24 auf längeren Nebenbahnstrecken den Reisezug- und leichten Güterzugdienst übernehmen und die bis dahin dort eingesetzten überalterten Länderbahnlokomotiven ablösen. Außerdem sollten die Loks der Baureihe 24 in der Lage sein, leichtere Reisezüge auch auf Hauptbahnen mit entsprechend höheren Geschwindigkeiten zu befördern.

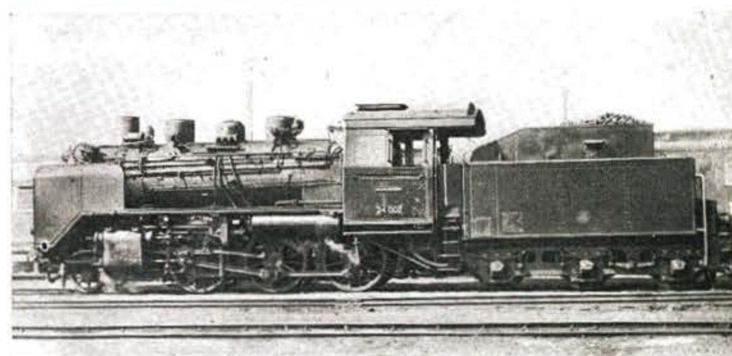
Für den vorgesehenen Verwendungszweck mußten die Lokomotiven mit Schlepptendern ausgerüstet werden. Entsprechend den mitzuführenden Vorräten entwickelte man einen dreiachsigen Tender für 6 t Brennstoff und 16 m³ Wasser. Aus dem Betriebsprogramm ergaben sich ferner die Achsfolge 1'C, die Reibungslast von 15 Mp je Kuppelachse und der Treibraddurchmesser von 1500 mm. Um den Forderungen der Einheitslokomotive zu entsprechen, waren viele Bauteile gleich mit denen anderer Einheitslokomotiven, die zu dieser Zeit entwickelt wurden. Mit den 1'C 1'-Tenderlokomotiven der Baureihe 64 ist die Übereinstimmung besonders groß; denn hier brauchten nur die Bauteile verändert zu werden, die eine Tenderlokomotive von einer Lokomotive mit Schlepptender unterscheidet. Baugleich und daher auch austauschbar sind bei beiden Baureihen Kessel, Zylinder, Triebwerk, Radsätze, Drehgestell und (auch mit anderen Einheitslokomotiven austauschbar) Armaturen. Auch die 1'D 1'-Tenderlokomotiven der Baureihe 86, die C-Tenderlokomotiven der Baureihe 80, die D-Tenderlokomotiven der Baureihe 81 und die E-Tenderlokomotiven der Baureihe 87 haben viele Bauteile mit der Baureihe 24 gemeinsam.

Der Langkessel besteht aus zwei Schüssen mit einem Durchmesser von 1500 mm und einer Länge von 3800 mm. Die Verdampfungsheizfläche beträgt 104,4 m², die Rostfläche 2,04 m² und der Kesselüberdruck 14 kp/cm². Beim Triebwerk wollte man ursprünglich die dritte Kuppelachse als Treibachse wählen. Da aber die Treibstange dabei sehr lang geworden wäre, ließ man sie an der zweiten Kuppelachse angreifen. Dadurch machte sich aus Masseverteilungsgründen eine Verschiebung des Langkessels nach vorn notwendig, so daß Zylinder- und Schornsteinmitte voneinander abwichen. Leider verzichtete man bei der Baureihe 24 auf das bewährte Krauß-Helmholtz-Gestell und führte die Laufachse als Bisselachse aus.

Bei späteren Lieferungen wurden verschiedene Konstruktionsänderungen vorgenommen. Durch den Übergang zur Schweißung statt der bisherigen Nietung konnte der Wasservorrat des Tenders um 1 m³ vergrößert werden. Auch die Bremse wurde verstärkt; so erhielten die Lokomotiven ab 24 071 eine zweiseitige Laufradbremse. Ab 24 096 sollte dann doch das Krauß-Helmholtz-Gestell verwendet werden, jedoch wurden weitere Lieferungen nach Ausbruch des zweiten Weltkrieges ausgesetzt.

So war eine tüchtige und brauchbare leichte Lokomotive entstanden, die sich allgemeiner Beliebtheit erfreute. Die Kesselabmessungen waren günstig gewählt und ergaben eine Höchstleistung von etwa 770 PS am Zughaken, die für das vorgesehene Programm ausreichten. Der gewählte Kuppelraddurchmesser ermöglichte, sowohl alle Züge schnell zu beschleunigen als auch die Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Zwei Lokomotiven der Baureihe 24 gehörten auch zu dem insgesamt acht Lokomotiven umfassenden Versuchsprogramm der Deutschen Reichsbahn mit Mitteldruckkesseln. Im Gegensatz zu den größeren Versuchslokomotiven der Baureihen 44, 04 und 17², die als Vierzylinder-Verbundlokomotiven ausgeführt wurden, wählte man bei der 24 069 die Zweizylinder-Verbund-Ausführung und bei der 24 070 die Gleichstrom-Ausführung, Patent Wagner, um den Dampfdruck von 25 kp/cm² wirtschaftlich verwerten zu können. Eingehende Versuche mit diesen beiden Lokomotiven befriedigten anscheinend nicht, wie auch die Betriebserprobung im Bw Treysa die Tatsache bestätigte, daß ein Kesselüberdruck von 25 kp/cm² für den Röhrenkessel der alten Bauart zu hoch war. Zu einem späteren Zeitpunkt wurde dann die Lok 24 070 ebenfalls in eine Verbundlokomotive umgebaut. 1952 veranlaßte die Deutsche Bundesbahn, in derem Bestand beide Ver-

Bild 1 Ansicht der Lok 24 002 des Bw Jerichow



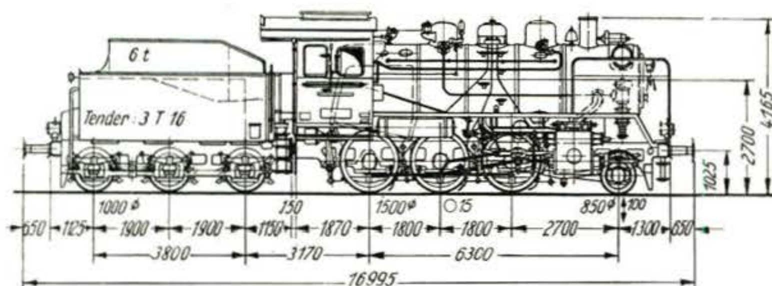


Bild 2 Maßskizze der Baureihe 24

Bild 3 Lok 24 018 mit Witte-Windleitblechen, Bw Rahden, DB

Bild 4 Lok 24 045 vor Eilzug im Bahnhof Rahden, DB

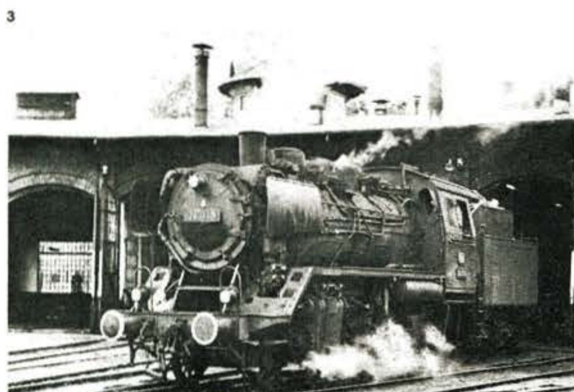
Zeichnung: Archiv der VES-M (Hans Köhler, Erfurt)
Fotos: Jahn (2) Verfasser (1)

suchslokomotiven verblieben waren, den Umbau in Zwillingslokomotiven.

Von der Baureihe 24 wurden geliefert: 67 Stück von Schichau, 7 Stück von Linke-Hofmann, 2 Stück (24 069 und 24 070) von Borsig, 6 Stück von Krupp, 8 Stück von der Hanomag und 5 Stück von Henschel. Weitere Bestellungen wurden 1939/40 storniert. Als Erst-Bahnbetriebswerke sind bekannt: Wriezen, Marburg, Neustettin, Kolberg, Waren, Freudenstadt, Plattling, Landshut, Rahden, Ulm, Treysa, Deutsch-Eylau, Marienburg, Allenstein und Insterburg. Aus dieser Aufstellung ist ersichtlich, daß die in der Literatur einmal gebrauchte Bezeichnung „Steppenpferd“ für die Baureihe 24 nicht das gesamte Einsatzgebiet dieser Lokomotiven umreißt. Die 24er des Bw Freudenstadt zum Beispiel mußten auf ihren Fahrten nach und von Stuttgart manche Steigung erklimmen. Dort wurden diese Lokomotiven als die Schwarzwaldloks bezeichnet. Durch den zweiten Weltkrieg gingen 44 Lokomotiven infolge Kriegseinwirkungen verloren oder blieben bei der PKP. Die Deutsche Bundesbahn verfügte nach 1945 über 47 Lokomotiven, von denen aber einige wegen zu großer Kriegsschäden ausgemustert werden mußten. Die Deutsche Reichsbahn behielt die vier Lokomotiven 24 002, 24 004, 24 009 und 24 021. Bei der DB sind als letzte Einsatz-Bahnbetriebswerke bekannt: Flensburg, Rahden, Husum, Hohenbudberg, Gronau, Neumünster, Lübeck, Hamburg-Harburg, Kleve. Die vier Lokomotiven der DR sind bereits seit Jahren im Bw Jerichow beheimatet und verrichten dort vorwiegend den Nahgüterzugdienst.

Für einen Modelleisenbahner wäre noch interessant zu wissen die Art der an die 24er anzuhängenden Reisezugwagen, um vorbildgerechte Züge zu bilden. Aus einer Reihe bekannter Zugaufnahmen ist ersichtlich, daß in Norddeutschland vorwiegend Personenwagen der Einheitsbauart, ehemals Ci und Bi (nach der alten Bezeichnungsweise: Ci = 3. Klasse, Bi = 2. Klasse), in Südwestdeutschland neben den eben genannten Wagen auch badische und württembergische Personenwagen und in Mitteldeutschland, also bei den Treysaer Lokomotiven, auch preußische Nebenbahnwagen zur 24er gehörten. Im vorgesehen und auch durchgeführten Eilzugdienst waren es neben einem Pw4i- dann bis zu drei C4i- und einem BC4i-Wagen, ähnlich dem Zug auf Bild 4. In den Jahren 1951/52 fuhr an jedem Werktag ein Behördenschnellzug (auch Kurierzug genannt) zwischen Berlin und Leipzig ohne Zwischenhalte mit 3 C4i-Wagen und gezogen von der 24 009, damals Bw Schöneweide. Als Besonderheit sei noch erwähnt, daß die 24 061 des Bw bzw. der Lokversuchsanstalt Minden der DB aus von hier nicht erkennbaren Gründen mit dem vorderen Krauß-Helmholtz--Gestell der 64 512 und einem 2'2'T-26-Tender, dem Tender der Einheits-Güterzug-Lokomotive Baureihe 50, gekuppelt war. Inzwischen sind bei der Deutschen Bundesbahn alle Lokomotiven dieser Baureihe ausgemustert worden; die 24 067 war die letzte Lokomotive, die noch im Einsatz war. Die Baureihe 24 war bei den Lokomotivpersonalen sehr beliebt. Sie war eine der tüchtigsten und wirtschaftlichsten Baureihen der Deutschen Reichsbahn.

3



4



Technische Daten

Betriebsnummern		24 001–24 096[1]	24 069–24 070
Kurzbezeichnung		1'C-h2	1'C-h2v
Größe Geschwindigkeit	km/h	90	90
Zylinderdurchmesser	mm	500	400/600
Kolbenhub	mm	660	660
Kesselüberdruck	kp/cm²	14	25
Rostfläche	m²	2,04	2,36
Strahlungsheizfläche	m²	8,7	8,35
Heizrohrheizfläche	m²	53,7	53,7
Rauchrohrheizfläche	m²	42,0	42,0
Verdampfungsheizfläche	m²	104,4	104,05
Überhitzerheizfläche	m²	37,18	37,7
Dienstmasse	t	57,4	58,5
Reibungslast	Mp	45,2	45,7
Tender			
Kurzbezeichnung		3 T 16	3 T 17
gekuppelt mit Lok		24 001–24 070	24 071–24 096
Brennstoffvorrat	t	6,0	6,0
Wasserkasteninhalt	m³	16,0	17,0
Fahrzeugmasse, leer	t	21,3	18,8
Fahrzeugmasse mit vollen Vorräten	t	43,3	41,8

[1] ohne 24 069–24 070

Literatur

Stockklausner / Weinstötter: „25 Jahre Einheitslokomotiven“, MIBA-Verlag

„Der Modelleisenbahner“, Jahrgang 1953, Heft 7

„Die Werkstatt“, Jahrgang 1962, Heft 12

Merkbuch für die Fahrzeuge der DR, Dv 939a, Ausgabe 1945

Dipl.-Journ. HANS-JOACHIM KIRSCHE, Berlin

DIE EISENBAHNEN IN ALGERIEN

Железные дороги в Алгерии

The Railways in Algeria

Les chemins de fer en Algerien

Nachdem Algerien im Jahre 1962 seine Unabhängigkeit von Frankreich errungen hatte, übernahm der junge Staat das gesamte Eisenbahnnetz des Landes und gründete eine neue Gesellschaft der Algerischen Staatsbahn SNCFA. In dem achtjährigen Befreiungskampf des algerischen Volkes gegen die französische Kolonialmacht kam der Eisenbahnverkehr des Landes fast vollkommen zum Erliegen, da mehr als die Hälfte der algerischen Eisenbahner im Kampf um die Souveränität ihres Landes gefallen waren. Zum anderen hatten es die französischen Kolonialtruppen in den von der FLN befreiten Gebieten besonders auf die Lahmlegung des Eisenbahnverkehrs abgesehen, so daß die Algerier nach Erringung der Unabhängigkeit ein Eisenbahnnetz übernahmen, das nur noch zu 30 Prozent intakt war.
Die junge staatliche Eisenbahngesellschaft sah deshalb ihre erste Aufgabe darin, so schnell wie möglich normale Verkehrsverbindungen auf den Eisenbahnstrecken innerhalb des Landes und zu den Nachbarstaaten wieder herzustellen. Dazu wurden 5000 Eisenbahner neu eingestellt, die in kurzer Zeit eine Spezialausbildung erhielten, um Aufgaben im höheren Betriebsdienst übernehmen zu können.
In den vergangenen 5 Jahren hat die SNCFA bedeutende Erfolge erzielt. So wurde ein vollständiges Fahrplannetz für Güterzüge und Personenzüge aufgestellt, um vor allem die wichtigen Exportgüter des Landes (Eisenerz, Phosphate und Erdöl) sowie landwirtschaftliche Produkte auf dem Schienenwege in die Hafenstädte zu befördern.
Die Statistik der algerischen Staatsbahn – für die Ausführung aller statistischen Aufstellungen und Rechenarbeiten beschaffte sich die SNCFA einen Computer IBM 14∅1 – weist eine von Jahr zu Jahr steigende Bilanz im Passagier- und Güterverkehr aus.
Das Streckennetz der SNCFA hat eine Länge von etwa 4000 km und ist in drei Spurweiten ausgeführt:
2672 km in 1435 mm Spurweite,
1115 km in 1055 mm Spurweite und
146 km in 1000 mm Spurweite.

Seit 1945 wurden fast 400 km Schmalspurstrecken auf Normalspur umgebaut, darunter als längste Linie die Wüstenstrecke von Biskra nach Touggourt, die der Versorgung der Ölreviere in der algerischen Sahara dient. 303 km des Streckennetzes sind mit 3000 V Gleichstrom elektrifiziert. Dazu gehören die 257 km lange Strecke von Annaba nach El Kouif und die Zweigstrecken nach Quenza (28 km) und Bou-Khadra (18 km) zu den Eisenerzgruben. 1962 wurde die 108 km lange Normalspurstrecke von Tebessa nach den Phosphatgruben von Djebel Onk nahe der tunesischen Grenze auf elektrischen Betrieb umgestellt. Der größte Teil des Gleisnetzes der SNCFA ist eingleisig ausgeführt. Nur in der näheren Umgebung der großen Städte Algier, Oran, Blida und Qued Sly besteht zweigleisiger Betrieb, insgesamt in einer Länge von 183 km.
Auf 63 Prozent des Normalspurnetzes sind Stahlschwellen verlegt, auf 25 Prozent Holzschwellen und auf den restlichen 12 Prozent Betonschwellen. Da Algerien die Stahlschwellen nicht selbst produziert, werden bei Erneuerung des Oberbaues die alten Stahlschwellen gegen Holz- oder Betonschwellen ausgetauscht.
Die meisten Hauptlinien haben einen herkömmlichen Steinschotter-Oberbau, während auf vielen Nebenstrecken die Gleise auf Sand verlegt sind. In den Wüstengebieten auf der Strecke von Biskra nach Touggourt und auf der Linie Ain-Sefra-Bechar ist der Schotter-Oberbau häufig von aufgewirbeltem Wüstensand völlig bedeckt. Er vermag stellenweise so tief in die Hohlräume der Schotterbettung einzudringen, daß er die federnde Wirkung des Oberbaues gänzlich aufhebt. Ein besonderes Problem stellt für die SNCFA die Korrosion dar, da sich in den kalten Wüstennächten die atmosphärischen Dämpfe an den Schienen niederschlagen und dort durch den täglichen Wechsel von

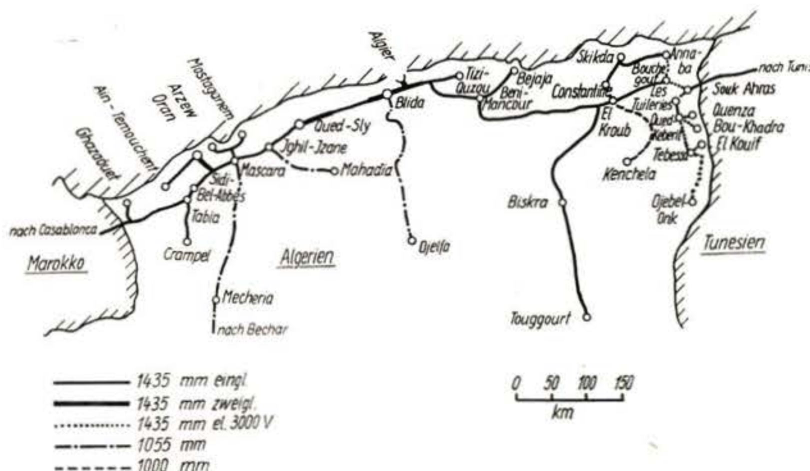


Bild 1 Streckennetz der algerischen Eisenbahnen SNCFA



2

Bild 2 Über den Engpaß von Georges de Chiffa führt die Strecke Blida–Djelfa mit der Spurweite von 1055 mm

Bild 3 Einer der größten Umschlagplätze der „Union der nordafrikanischen Länder“, zu der Algerien, Lybien, Tunesien und Marokko gehören, ist Oran

Fotos: Zentralbild

Streckenkarte: Aus „International Railway Journal“ 8/1966

hohen Tagestemperaturen und kalten Nächten schnell Zerstörungen durch Korrosion hervorrufen.

Traktionsarten

Bei den Eisenbahnen in Algerien schied bereits 1950 die letzte Dampflokomotive aus dem Betriebsdienst aus. Vier Jahre zuvor erschienen auf den nicht elektrifizierten Strecken die ersten dieselelektrischen Lokomotiven der Firmen Baldwin und Alco, so daß sich die Umstellung auf die moderne Dieseltraktion schnell zu amortisieren begann.

Zum ersten Standard-Typ gehörten dieselelektrische Lokomotiven mit der Achsfolge (A1A)' – (A1A)' und mit Leistungen von 1014 und 1622 PS. Nach mehreren Versuchen mit einer dieselhydraulischen Lok mit der Achsfolge Bo'Bo'Bo' und 1000 PS Leistung, deren Prototyp 1953 beschafft wurde, entschied sich die Eisenbahnverwaltung Algeriens für die dieselelektrischen Lokomotiven, die aus Frankreich eingeführt wurden. Zwischen 1956 und 1959 wurden von Schneider-Westinghouse und von Alsthom zwei Co'Co'-Diesellokomotiven mit Leistungen von 1216 bzw. 1840 PS für die Normalspurstrecken beschafft, und bis zum Jahre 1966 waren 9 Lokomotiven von Schneider-Westinghouse und 37 Lokomotiven von Alsthom in Dienst gestellt worden.

Für die 1055-mm-Spur setzte die SNCFA in den Jahren 1953 bis 1961 drei verschiedene Typen von dieselelektrischen Lokomotiven ein, und zwar:

10 Co'Co'-Lokomotiven von Dietrich, Leistung 960 PS;

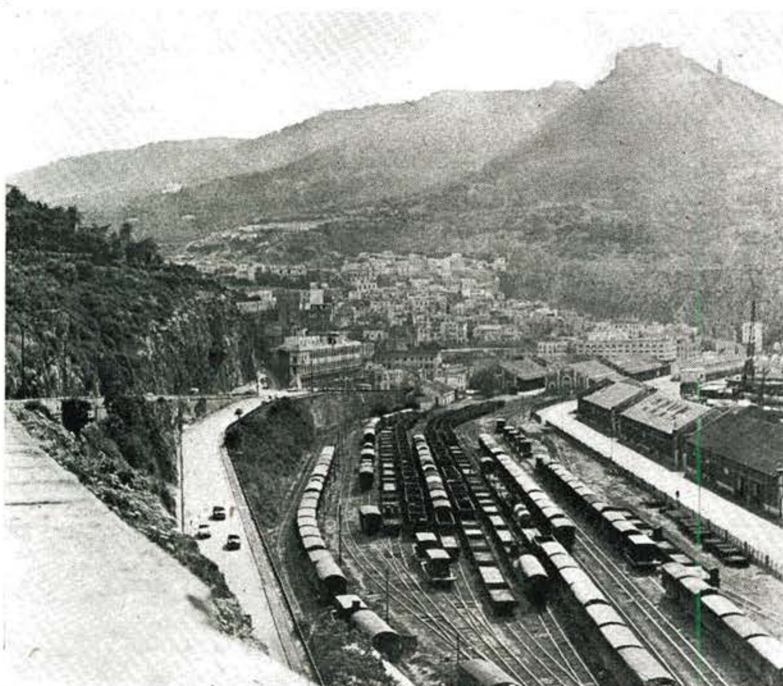
10 Bo'Bo'Bo'-Lokomotiven von Alsthom, Leistung 920 PS;

10 Lokomotiven mit einer Leistung von je 935 PS.

Alle dieselelektrischen Lokomotiven haben sich im rauhen Bahnbetrieb bei der SNCFA mit Erfolg bewährt und sind heute noch in gutem Zustand.

Auf den elektrifizierten Strecken der SNCFA sind drei Typen von 3000-Volt-Gleichstrom-Elloks eingesetzt. Die Hauptlast der Erz- und Phosphat-Transporte wird von 29 Elloks der Klasse 6AE bewältigt, die über eine Leistung von je 1824 kW (2400 PS) verfügen und 1932 von Schneider beschafft wurden.

3



Zwei Elloks der Klasse 4AE mit je 1338 kW (1760 PS), im Jahre 1947 von Schneider importiert, sind jetzt ebenfalls auf der Erzlinie eingesetzt. 1958 kaufte die SNCFA von Alsthom acht 2371-kW- (3120 PS)-Elloks der Klasse 6BE. Ihr Einsatz war mit einigen Schwierigkeiten verbunden, da die dreiachsigen Drehgestelle einen Achsstand von 4585 mm hatten, der für die 200-m-Kurven zu groß war.

Wagenpark

Die Expreßzüge der SNCFA bestehen aus modernen INOX-Nirosta-Wagen von der Firma Carel Fouché, unter der Lizenz von Budd gebaut. Zum Wagenpark gehören aber noch viele ältere Wagentypen, die zuverlässig ihren Dienst versehen.

Die Wagen haben eine Masse von 29 t und enthalten 10 Abteile. Die Einstieg- und Verbindungstüren öffnen sich alle nach innen.

Die SNCFA verfügt über drei verschiedene Typen von Reisezugwagen. Die eine Ausführung hat 10 Abteile mit insgesamt 80 Sitzplätzen, während die beiden anderen Typen 5 bzw. 4 Abteile mit 40 bzw. 32 Sitzplätzen haben, aber dafür mit einem Erfrischungsraum ausgestattet sind. Auf den Nebenstrecken sind ältere 2- und 3achsige Personenwagen zu finden, die zusammen mit 16 französischen Triebwagen den Dienst auf diesen Strecken versehen.

Die verschiedenen Spurweiten bei der SNCFA bereiteten dem durchgehenden Transport von Personen und Gütern Schwierigkeiten. Deshalb erhielten bisher 255 Reisezugwagen austauschbare Drehgestelle. Das Abheben der Wagenkästen und Unterschieben der Drehgestelle erfolgen auf den Stationen Ighil-Izane und Mascara, wo sich die Übergangsstellen der unterschiedlichen Spurweiten befinden.

Signaltechnik

Das am modernsten eingerichtete Signalsystem bei der SNCFA besteht auf den Erz- und Phosphat-Abfuhrstrecken südlich von Annaba. Zwischen Annaba und Qued-Keberit wurde in den vergangenen Jahren ein Blocksystem mit Lichtsignalen installiert, dessen gesamte Steuerung durch Transistoren erfolgt. Alle Weichen und Signale zwischen den Stationen Bouchegouf und Qued-Keberit einschließlich der großen Station Souk Ahras werden von einer Zentralstation kontrolliert, der Central Traffic Control (CTC).

Schlußbetrachtung

In Algerien werden zahlreiche Projekte für den Bau neuer Eisenbahnstrecken erörtert. Das größte Projekt ist die Trans-Sahara-Eisenbahn. Schon im Jahre 1940 wurde ein kleines Teilstück der geplanten Strecke ausgeführt, und zwar von Bou Arfa in Marokko nach Abadla, südlich von Bechar. Das Projekt könnte bei Sicherung der Finanzierung in sechs bis sieben Jahren verwirklicht werden. Aber die Kosten für den Bau einer solchen Strecke übersteigen gegenwärtig die Möglichkeiten der algerischen Regierung. Ferner ist geplant, eine Eisenbahnstrecke von Bechar zu den großen Erzgruben von Tindouf im Westen von Algerien zu bauen, um die Bodenschätze in den westlichen Gebieten der algerischen Republik für die Stärkung der nationalen Wirtschaft des Landes nutzen zu können. Doch auch der Bau dieser Strecke muß noch einige Jahre zurückstehen, bis die Finanzlage Algeriens den Bau ohne Aufnahme von ausländischen Krediten erlaubt.

Literatur

Meyers Neues Lexikon

International Railway Journal 8/1966

FRITZ HORNBOGEN, Erfurt

Modellbahnlok-Steckbrief



BR 24, Nenngröße H0, Firma Gützold KG

Länge über Puffer	200 mm
Achsstand	158 mm
Breite	40 mm
Höhe	50 mm
Masse	295 g
kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	380 mm
Achsfolge (Soll)	1 'C
angetriebene Achsen	3
Fahrbetrieb	Gleichstrom
Kupplung	nicht isoliert
Nennspannung	12 V
Funkentstörung	ausgeführt
niedrigste Fahrspannung Geschwindigkeit bei niedrigster Fahrspannung Geschwindigkeit bei Nennspannung Regelbereich	siehe Diagramm a
Zugkraft in der Ebene Zugkraft in verschiedenen Steigungen	siehe Diagramm b
Stromaufnahme bei Lokleerfahrt	450 mA
Datum	24. August 1966



Der Motor liegt in Längsrichtung der Lok. Er ist austauschbar und treibt über ein Schnecken- und Stirnradgetriebe die drei Treibachsen an. Das Getriebe ist von unten abgedeckt. Die Kohlebürsten sind leicht auswechselbar. Die Lok hat vorn zwei Stirnlampen. Das Thermoplastgehäuse ist mit einer Schraube am Lokrahmen befestigt. Die Stromversorgung der Lok erfolgt beiderseitig durch die erste und letzte Treibachse.

Anmerkung: Die in den Diagrammen angegebenen Werte sind Durchschnittswerte mehrerer Fahrzeuge. Aus Fertigungstoleranzen, die sich durch die Hintereinanderfolge von Motor, Getriebe und Lauf der Radsätze summieren, sind Abweichungen von etwa ± 25 Prozent möglich. Die Zugkraftleistung wurde mittels Umlenkrolle bei trockener vernickelter Stahlschiene und blanken Rädern ermittelt. Auch hier können die gleichen Toleranzwerte wie oben auftreten.

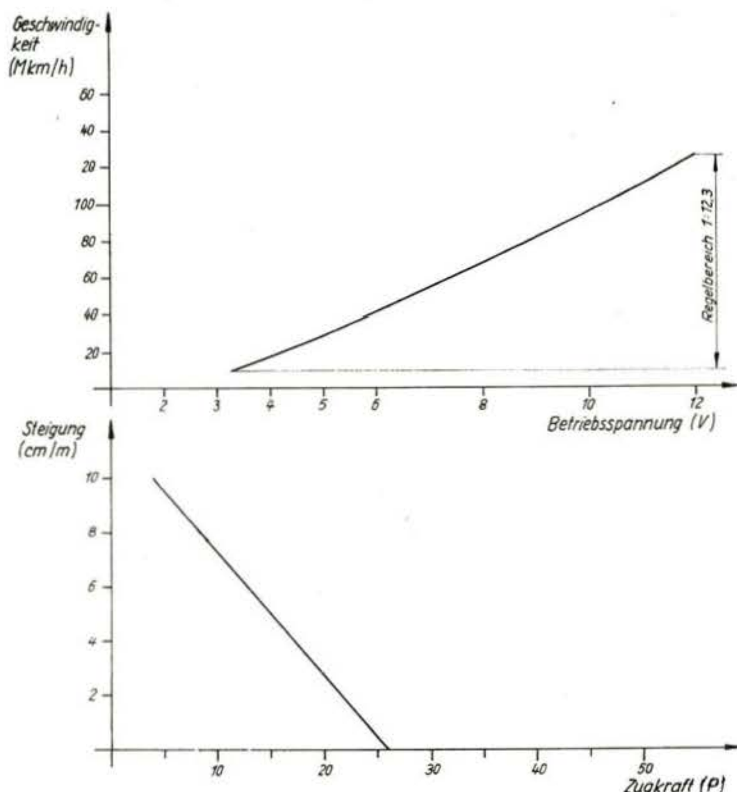


Bild 1 Lokomotive der Baureihe 24 in der Nenngröße H0

Bild 2 Triebgestell mit Motor der Lok BR 24

Bild 3 Geschwindigkeitsdiagramm a (oben), Zugkraftdiagramm b (unten)

Jahrhundertfeier der Brennerbahn



Historische Lokomotive GKB 671, die den Festzug von Innsbruck nach Grieß am Brenner förderte

Foto: Konrad Pfeiffer, Wien

Das 100jährige Bestehen der Brennerbahn wurde am 23. September 1967 mit einem feierlichen Festakt im Innsbrucker Hauptbahnhof gewürdigt. Neben dem offiziellen Festakt, der im Beisein des Verkehrsministers Dr. Ludwig Weiß, des Generaldirektors der Österreichischen Bundesbahnen Dr. Bruno Kepnik und weiterer zahlreicher Persönlichkeiten stattfand, hatte man auch eine kleine Ausstellung eröffnet, welche die Geschichte der Brennerbahn zeigte. Im Bahnhofsgelände war der ehemalige GKB 86 aufgestellt, Baujahr 1878, der als einziger alter Südbahnwagen auch heute noch im Originalzustand ist und den man hervorragend renoviert hat. Er trägt jetzt wieder die alte Südbahnnummer C 1320, ist blaugrün lackiert und wird natürlich für das Museum erhalten. Neben ihm stand der historisch ziemlich unbedeutende Wagen 84117 (Stauding 5887/1909), in dem die Postverwaltung ein Sonderpostamt eingerichtet hatte.

Glanzpunkt war natürlich der historische Festzug, bestehend aus der Lok GBK 671 und den von der gleichen Bahn entlehnten Personenwagen 64, 69, 65 und 62. Hier war allerdings nur der 69er (Ringhoffer Smichov 27129/1883) in original-nahem Zustand.

Bei den Probefahrten war dieser Garnitur ein ÖBB-Bi-Wagen als Fahrgastballast beigegeben worden. Dieser Wagen mit seinem großen Achsstand lief in den Bögen derart sperrig, daß die GBK 671 einige Male stecken blieb. Aus diesem Grunde wurde auch die 95 112 nach Innsbruck dirigiert, welche in entsprechendem Sicherheitsabstand hinter dem Sonderzug herfuhr, um gegebenenfalls Schiebedienste leisten zu können. Aber ohne jede Schwierigkeit fauchte die GKB 671 mit ihren vier Wagen über die 25‰-Rampe hinauf, so wie die Personenzüge hier auch schon vor 100 Jahren gefahren sein mögen.

Die Fahrt selbst glich einem Triumphzug ohnegleichen. Fast an der gesamten Fahrstrecke stand ein Spalier von Zuschauern, in den Bahnhöfen hatten sich Tausende Menschen angesammelt.

In Grieß am Brenner war die Fahrt beendet. Während die Festgäste mit dem Triebwagenzug 4030.10 die Rückfahrt antraten, fuhr die Lok 95 112 an den Sonderzug, und mit der GKB 671 am anderen Ende ging es zurück nach Innsbruck, wo der gesamte Zug für eine Woche zur Besichtigung aufgestellt wurde.

Alfred Horn, Wien

„Sachsenmeister"-Erzeugnisse

für Einzel- und Gemeinschaftsanlagen, Spur H0 und TT

Moderne Straßenleuchten
Signalbrücken
Lichtsignale
Formsignale

und jetzt auch
Lichtsignale für Spur N

Verlangen Sie diese bei Ihrem Fachhandel!

„SACHSENMEISTER" METALLBAU — Kurt Müller KG, 9935 Markneukirchen/Sa.



Neuentwicklungen
1968

Behelfs-Güterschuppen mit Verladerampe u. Prellbock — **H0**
Moderner Stadtbahnhof „Anhalt" — **TT**
Dieseltankstelle — nun auch in **N**

HERBERT FRANZKE KG, 437 Köthen

Zur Leipziger Messe: Petershof, Stand 190



KURT **Rautenberg**

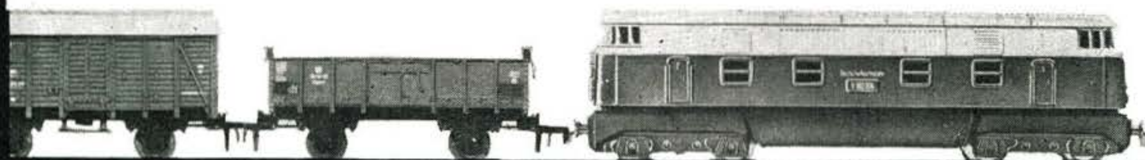
Telefon
53 907 49

VERTRAGSWERKSTATT FÜR ALLE TECHN. SPIELWAREN

Modelleisenbahnen u. Zubehör / Techn. Spielwaren

Piko-Vertragswerkstatt — Kein Versand
1055 BERLIN, Greifswalder Str. 1, Am Königstor

Bei Zuschriften
auf Kennzifferanzeige bitte
Kenn-Nummer deutlich auf den Briefumschlag schreiben
Sie vermeiden dadurch Fehlleitungen



ERPROBT UND LEISTUNGSFÄHIG: DIE V 180

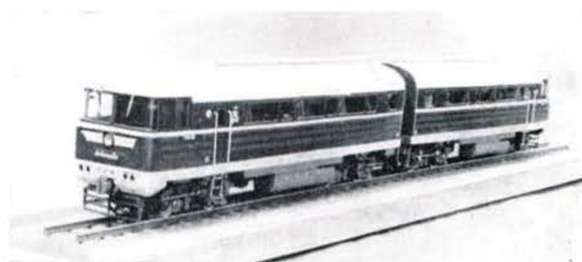
Von den Gleisen der DR ist diese zuverlässige und zugkräftige Lok nicht mehr wegzudenken. Selbstverständlich hat PIKO sie auch in seinem N-Spur-Sortiment — ebenso zuverlässig wie das Vorbild, ebenso zugkräftig. Hier einige Daten: bewährter Permanentmotor, funktionssicherer Vor- und Rückwärtslauf, Stromführung über alle Räder. Stromquelle: 2 Flachbatterien oder Trafo. Originalgetreue Detaillierung, Beschriftung und Farben. Länge über Puffer 110 mm. Klein aber oho, diese Lokomotive aus dem N-Sortiment der Mini-Modellbahn „ohne Raumprobleme". Bei PIKO und mit PIKO ist man immer auf der richtigen Spur!

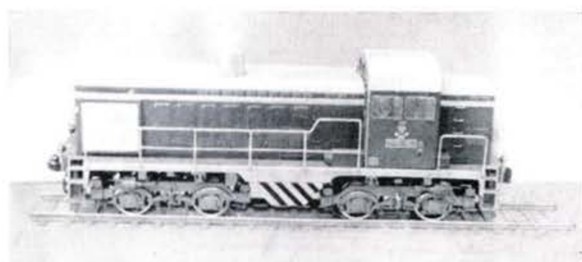


PIKO
MODELLBAHN — **VEB PIKO SONNEBERG**

Selbst gebaut

Herr Manfred Wahl aus Straußberg übersandte uns die Fotos der zwei Diesellok-Modelle, die sein sowjetischer Modellbahnfreund Sergej M. Bohanov aus Tukums (Latv. PSR) im Maßstab 1 : 120 in Ganzmetallbauweise angefertigt hat. Die TG 16 (Bild 1) hat eine Länge über Puffer von 2 × 770 mm und wurde in fünf Monaten gebaut. Für die TGM 3 (Bild 2), Länge über Puffer 630 mm, betrug die Bauzeit vier Monate.
Das Vorbild der dieselhydraulischen Lokomotive TG 16 wurde speziell für die schmalspurigen Süd-Sachalin-Bahnen im Gebiet Jushno-Sachalinsk gebaut. Die Lok wurde bis Wladiwostok auf Breitspur-Drehgestellen überführt. Dort hat man sie demontiert und auf dem Seeweg zum Hafen Korsakow (Süd-Sachalin) übergesetzt.





Technische Daten

	TG 16	TGM 3
Spurweite	1067 mm (künftig auch für 1524 mm)	1524 mm
Achsfolge	Bo'Bo' + Bo'Bo'	B'B'
Länge über Puffer	2 × 15 460 mm	
Dienstmasse	2 × 68 t	68 t
Achslast	17 Mp	17 Mp
Höchstgeschwindigkeit	85 km/h	60 km/h (Rangiergang 30 km/h)
Motor	Typ M 756 L	Typ M 753
Leistung	4 × 820 PS	750 PS

Fotobeschaffung: Manfred Wahl



Bild 3 Sušil Jos, Mitglied des Modelleisenbahnklubs in Valašské Meziříčí (CSSR, Kreis Ostrava) baute das Modell der Lokomotive der Baureihe 556.0 der ČSD (wahrscheinlich in der Nenngröße H0).

Foto: Stříbrnský Evžen, Valašské Meziříčí (ČSSR)



Bild 4 Wolfgang Barthel aus Dresden fertigte sich das Modell einer großen Feuerwache aus drei Bausätzen „Doppelgarage" unter Verwendung von Plast-Prägeplatten des VEB VERO an. Zwischen den Aufenthaltsräumen und der Fahrzeughalle sind Rutschstangen eingebaut. In der Fahrzeughalle stehen Werkbänke. Die Aufenthaltsräume haben Inneneinrichtung und indirekte Beleuchtung. Der Zugang befindet sich an der linken Seite und führt über eine Treppe zu den oberen Räumen. Die Peitschenmastlampen sind Imitationen der PGH Modellbau Plauen.

Foto: Wolfgang Barthel

